SKRZYDLATA POLSKA

W numerze:

ŚMIGŁOWCOWE DERBY ● SONDAŻ RAKIETOWY W POLSCE ● JEŻOWSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE ● MISTRZOSTWA ŚWIATA RADIOMODELI

NR 36 (843) ● 3. IX. 1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ



Model polskiego samolotu bombowego PZL-37 „Łoś" dzieło Janusza Koczkodaja z Aeroklubu Warszawskiego. Samolot z pamiętnego września 1939, w którym lotnictwo polskie jako pierwsze stawiło czoło nawale hitlerowskiej, zadając Niemcom, mimo ich przewagi sprzętowej, dotkliwe straty.
Foto: B. Koszewski

ROZKAZ MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

NA ŚWIĘTO LOTNICTWA

ŻOŁNIERZE! LOTNICY!

W dniu Święta ludowego Lotnictwa Polskiego przekazuję Wam w imieniu kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej i swoim własnym, żołnierskie pozdrowienia oraz słowa uznania za dobrze pełnioną służbę.

Codziennym ofiarnym wysiłkiem w szkoleniu, wysoką czujnością i stałą gotowością do natychmiastowego wykonania każdego zadania w obronie naszej Ojczyzny, Polski Ludowej zaskarbiliście sobie u kierownictwa Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, u władz naczelnych Rzeczypospolitej, w całym naszym społeczeństwie, skupionym we Froncie Jedności Narodu, głębokie zaufanie i pewność, że nadal będziecie jak najlepiej wypełniać swój żołnierski obowiązek.

Imperializm światowy, a szczególnie jego główna siła, imperializm amerykański w obliczu nieodwracalnych i narastających z roku na rok procesów postępowych przemian w świecie, aby ratować stary ustrój z jego znienawidzonymi porządkami, przeszedł z otwartą brutalnością do polityki jawnych rozbojów militarnych zarówno w polityce międzynarodowej, jak i wewnętrznej. Jest to polityka ślepa i samobójcza, polityka militarnych i politycznych klęsk agresorów amerykańskich z walczącym bohatersko o swą wolność narodem wietnamskim, polityka kompromitacji imperializmu jako wroga narodów arabskich, polityka brutalnej dyktatury militarnej wobec własnego narodu zdemaskowana przed całym światem przez bojowników murzyńskich, walczących z bronią w ręku o elementarne prawa ludzkie. Jest to równocześnie polityka groźna dla pokoju w Europie, tego największego frontu pokoju światowego, gdzie w oparciu o imperializm amerykański awanturniczy militaryzm boński niepomny tego, że jakakolwiek nowa próba rozboju może się skończyć kolejną jego katastrofą, kontynuuje zbrojenie podporządkowane strategii agresywnych działań.

Dalsza nieustanna dbałość o podnoszenie gotowości bojowej to najwyższy wyraz wypełniania patriotycznego i internacjonalistycznego obowiązku godny imienia żołnierzy Polski Ludowej, narodu, który do frontu światowych sił socjalizmu i antyimperializmu wnosi swój wkład w rozbijanie agresywnych planów imperialistycznych ludobójców.

Wypełniajcie odpowiedzialne patriotyczne zadania ochrony naszego nieba, wnosząc jednocześnie wkład w sprawę wspólnej obronności bratnich krajów socjalistycznych w ramach Układu Warszawskiego i całego systemu socjalistycznego. Rozwijajcie i doskonalcie braterstwo broni z armiami zaprzyjaźnionych narodów, z główną siłą światowego antyimperializmu Armią Radziecką, pierwszą i największą potęgą zbrojną mas pracujących od 50 lat służącą wielkiej sprawie wolności narodów, pokoju i socjalizmu.

Jak najlepiej opanowujcie oddany w Wasze ręce najwyższej klasy nowoczesny sprzęt bojowy, umacniając jednocześnie zwartość i dyscyplinę szeregów oraz hart i niezłomność moralno-polityczną, jak przystało godności ludowego lotnika służącego wolnej, demokratycznej, budującej socjalizm Ojczyźnie.

ŻOŁNIERZE! LOTNICY!

W dniu Waszego Święta dziękuję Wam za ofiarną i sumiennie pełnioną służbę i składam najlepsze życzenia dalszych sukcesów przy wykonywaniu odpowiedzialnych zadań służbowych, oraz wszelkiej pomyślności w życiu osobistym.

Pozdrawiam również serdecznie wszystkich robotników, techników i inżynierów przemysłu lotniczego, pracowników lotnictwa komunikacyjnego i sportowego i życzę pomyślności w pracy i życiu osobistym.

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

(—) Marian Spychalski

Marszałek Polski

Z OBRAD PREZYDIUM ZG APRL

W Warszawie odbyło się 14 sierpnia br. posiedzenie Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. W czasie obrad przyjęto sprawozdanie finansowe APRL za I półrocze br. oraz wysłuchano informacji do projektu budżetu stowarzyszenia na 1968 rok.

Sekretarz generalny poinformował Prezydium o przygotowaniach do Szybowcowych Mistrzostw Świata, które — jak wiadomo — odbędą się w Lesznie w czerwcu przyszłego roku. Prace przygotowawcze do tej największej imprezy lotniczej w Polsce przebiegają zgodnie z przyjętym harmonogramem prac; dotyczy to również inwestycji w Centrum Szybowcowym, gdzie nowo zbudowany internat jest gotowy w stanie surowym, a inne prace lotniskowe i porządkowe wydają się być niezagrożone. Komitet organizacyjny otrzymał do połowy sierpnia wstępne zgłoszenia udziału w mistrzostwach pilotów z 10 następujących krajów: Austrii, Ghany, Holandii, NRD, NRF, Nowej Zelandii, Norwegii, Szwajcarii, Turcji i Wielkiej Brytanii. Rzecz przy tym charakterystyczna, iż przedstawiciele ośmiu aeroklubów narodowych z tych krajów wyrazili chęć startu w mistrzostwach na polskich szybowcach „Foka".

Prezydium rozpatrywało także projekt regulaminu kadry narodowej w lotnictwie sportowym, który po przedyskutowaniu odesłany został do poprawienia i zaopiniowania przez komisje specjalistyczne APRL. Na posiedzeniu podjęto również uchwałę o powołaniu dwóch nowych wiceprezesów urzędujących: instr. pil. Andrzeja Tajchmana w Aeroklubie Częstochowskim i instr. pil. inż. Janusza Ruge w Aeroklubie Tatrzańskim w Nowym Targu; pełnili oni dotychczas funkcje kierowników tych aeroklubów. (y)

ZAKOŃCZENIE ELIMINACJI
DO SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

Dnia 13 sierpnia zakończyły się eliminacje poprzez Całoroczne Zawody „Skrzydlatej Polski" do Spadochronowych Mistrzostw Polski seniorów i juniorów. Na posiedzeniu, które odbyło się 16 sierpnia br., zakwalifikowano do udziału w Spadochronowych Mistrzostwach Polski w Katowicach następujących skoczków: 1. Franciszek Szuberla (PDPD — 5 000 pkt, 2. Ryszard Olszowy (Wrocław) — 4 970 pkt, 3. Marek Szugzda (Warszawa) — 4 960 pkt, 4. Janusz Łykowski (Wrocław) — 4 955 pkt, 5. Janusz Molik (PDPD) — 4 950 pkt, 6. Janusz Osiecki (Wrocław) — 4 934 pkt, 7. Eugeniusz Hilczer (Jelenia Góra) — 4 893 pkt, 8. Henryk Serda (PDPD) — 4 869 pkt, 9. Jan Wrodarczyk (Katowice) — 4 865 pkt, 10. Zenon Brongiel, (Krosno) — 4 845 pkt, 11. — 12. Jerzy Dudek (Krosno) i Tadeusz Wieczorek (WKS „Śląsk") — 4 842 pkt, 13. Jacek Hałoń (PDPD) — 4 830 pkt, 14. Zbigniew Dzius (Krosno) — 4 818 pkt, 15. Augustyn Konior (PDPD) — 4 815 pkt, 16. Henryk Czyż (PDPD) — 4 805 pkt, 17. Andrzej Kiryłuk (Gdańsk) — 4,800 pkt, 18. Ryszard Kuś (Wrocław) — 4 788 pkt, 19. Wiesław Wiśniewski (Rzeszów) — 4 775 pkt, 20. Andrzej Domański (Warszawa) — 4 757 pkt, 21. Henryk Kowalczyk (WOPK) — 4 700 pkt, 22. Grzegorz Miliński (Łódź) — 4 692 pkt, 23. Janusz Mac (Rzeszów) — 4 690 pkt, 24. Józef Konert (Olsztyn) — 4 689 pkt, 25. Roman Łodziński (Kraków) — 4 682 pkt, 26. Bogdan Dolecki (WKS „Śląsk") — 4 669 pkt, 27. Czesława Lewandowska (Inowrocław) — 4 655 pkt, 28. — 29. Teodor Hydra (PDPD), Henryk Rozwadowski (Lublin) i Marian Zapart (Wrocław) — 4 650 pkt, 30. Edward Sosnowski (Toruń) — 4 625 pkt, 31. Stanisław Kuźniar (WKS „Śląsk") — 4 615 pkt, 32. Adam Bujnowski (WKS „Śląsk") — 4 600 pkt, 33. Janusz Wadlewski (Krosno) — 4 585 pkt, 34. Andrzej Kowalski (Bydgoszcz) — 4 580 pkt, 35. Józef Antoniak (Krosno) — 4 560 pkt, 36. Ryszard Pawełkiewicz (Kielce) — 4 551 pkt, 37. Jan Boryczka (Gliwice) — 4 543 pkt, 38. Stefan Grabski (Gdańsk) — 4 542 pkt, 39. Piotr Koropecki (PDPD) — 4.540 pkt, 40. Jacek Szrek (WKS „Śląsk") — 4 533 pkt, 41. Jerzy Lenartowicz (Warszawa) — 4 510 pkt, 42. Józef Stelmaszyk (Krosno) — 4 492 pkt oraz Franciszek Pogorzelski (Warszawa) — 4 490 pkt.

Do mistrzostw Polski zostali zakwalifikowani warunkowo — w przypadku nie zgłoszenia się wyżej wymienionych skoczków — następujący zawodnicy: Jerzy Leński, Ryszard Kosina, Roman Stasieczek, Zenon Borowiec i Krzysztof Gonera. (m)

X CZSpad ZAKOŃCZONE

Dnia 13 sierpnia br. zakończyły się X Jubileuszowe Całoroczne Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski". Zwycięzcą zawodów został skoczek spadochronowy Aeroklubu Wrocławskiego RYSZARD KUŚ, który uzyskał łącznie 5 788 pkt. Dalsze miejsca zajęli: Grzegorz Miliński, Krystyna Kotlarek i Bożena Muszkiet — wszys[illegible] z Łodzi oraz Ryszard Olszowy z Wrocławia. I[illegible]ne wyniki X Zawodów Całorocznych wraz ich omówieniem podamy za tydzień. (m)

ROZMAITOŚCI

NAJAKTYWNIEJSI DZIENNIKARZE VI RAJDU

Rozstrzygnięty został konkurs na najaktywniejszych dziennikarzy VI Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów, który rozegrany został w końcu maja br. Konkursem objęte zostały sprawozdania prasowe i radiowe opublikowane w dniach trwania imprezy. Na konkurs zgłosiło swe prace 17 dziennikarzy w tym 2 z rozgłośni wojewódzkich Polskiego Radia. Pierwsze miejsce wśród dziennikarzy reprezentujących prasę zajął red. **Jan Adamczewski z krakowskiego „Dziennika Polskiego"**, a wśród dziennikarzy radia najaktywniejszym okazał się red. **Tadeusz Cegielski z rozgłośni PR w Zielonej Górze.** Jury wyróżniło również sprawozdania red. Czesława Goliszewskiego z „Żołnierza Wolności" oraz zespołu dziennikarzy z „Życia Radomskiego". Według oceny jury nadesłane na konkurs prace wyróżniały się dobrym poziomem, o wiele wyższym niż w latach ubiegłych. Najaktywniejsi dziennikarze VI rajdu otrzymali nagrody pieniężne, ufundowane przez Komendanta Głównego MO — gen. bryg. dra Tadeusza Pietrzaka. (y)



RODZINA PPŁK J. TAŁDYKINA W POLSCE

Na zaproszenie lotników polskich, w związku ze Świętem Lotnictwa, w drugiej połowie sierpnia przybyła do Polski rodzina ppłka pil. Jana Tałdykina — bohaterskiego dowódcy 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", który zginął w walce o wolność naszego kraju 16 marca 1945 r. pod Kołobrzegiem. Żona — Aleksandra Tałdykin i syn sławnego pilota — Eugeniusz byli w Bydgoszczy, gdzie mieli okazję odwiedzić po raz pierwszy mogiłę męża i ojca. Goście przebywali również w Kołobrzegu i w Warszawie, odbyli szereg spotkań z frontowymi towarzyszami broni ppłka pil. Tałdykina, żołnierzami i oficerami wojsk lotniczych oraz młodzieżą szkolną, a także zapoznali się z życiem naszego kraju i rozwojem lotnictwa polskiego. O rodzinie bohaterskiego dowódcy i jej pobycie w Polsce napiszemy obszerniej w następnych numerach. (y)

ZŁOTY MEDAL DLA ST. JÓZEFCZAKA

Zastępca Przewodniczącego GKKFiT Józef Rutkowski wręczył 22 sierpnia złoty medal za „Wybitne Osiągnięcia Sportowe" — pilotowi szybowcowemu Stanisławowi Józefczakowi z Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu. Odznaczenie to otrzymał Józefczak za ustanowienie międzynarodowego rekordu przewyższenia. Polski szybownik osiągnął wysokość 11 680 m na szybowcu dwumiejscowym „Bocian" z posażerem Janem Tarczoniem. Gratulujemy.

ŻONA I SYN SKARŻYŃSKIEGO W POLSCE

W odwiedziny do Polski przybyli z W. Brytanii Julia i Maciej Skarżyńscy — żona i syn jednego z asów lotnictwa polskiego — płk. Stanisława Skarżyńskiego. Jako uczestnik walk polskiego lotnictwa na Zachodzie Stanisław Skarżyński poległ w 1942 r. śmiercią bohatera w czasie wykonywania lotu bojowego nad tereny hitlerowskiej Rzeszy. Stanisław Skarżyński należał do tych lotników, którzy zapisali najpiękniejsze karty historii naszych skrzydeł.

289 059 PASAŻERÓW W I PÓŁROCZU MIAŁ LOT

W numerze 34—35 z dnia 20 — 27 sierpnia br. „Skrzydlatej Polski" w rubryce „Rozmaitości" zamieściliśmy mylne dane na temat wyników pracy przewozowej PLL LOT w pierwszym półroczu, za co bardzo przepraszamy. Okazuje się, że na liniach krajowych LOT przewiózł w tym okresie 190 491 pasażerów, a nie 82 tys. jak wydrukowano; na liniach zagranicznych 98 568 pasażerów, a nie 19 tys. jak to podaliśmy. Ogółem w ciągu pierwszego półrocza br. PLL LOT przewiozły 289 059 osób, to jest o 99 157 pasażerów więcej niż w analogicznym okresie ub. r.

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

REŻYSER W. Ronisz realizuje w wytwórni „Czołówka" film dokumentalny pt. „Skok na Arnhem", o udziale polskiej brygady spadochronowej w desancie alianckim w Holandii we wrześniu 1944 r.

*

NOWY Centralny Dworzec Lotniczy w Warszawie na Okęciu, którego budowa posuwała się dotychczas w żółwim tempie, zaczyna nabierać już realnych kształtów. Główny budynek dworcowy jest już gotowy w stanie surowym. Gotowa jest również tzw. płyta peronowa, a obecnie kończy się budowę dróg dojazdowych. Budowniczowie dworca obiecują, że całość nowej inwestycji będzie gotowa pod koniec 1968 r.

*

NAKŁADEM Wydawnictw Naukowo-Technicznych ukazał się kolejny zeszyt (nr 30) „Prac Instytutu Lotnictwa". Publikują w nim swe prace następujący autorzy: dr inż. Janusz M. Morawski, mgr inż. Andrzej P. Firla, mgr inż. Jan Paczoski, dr inż. Jan Traczyk, mgr inż. Barbara Jung, mgr inż. Mieczysław Kwiatkowski, mgr inż. Marian Rebenda oraz mgr inż. Stanisław Waśko. Nakład 545 egz., cena 32 zł. Do nabycia w Instytucie Lotnictwa, Warszawa 21, Aleja Krakowska 110-114 (Branżowy Ośrodek Informacji Technicznej i Ekonomicznej).

*

W LISICH Kątach odbyły się VII Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza. Startowało 28 pilotów z 7 aeroklubów. Zwyciężył Alfred Bzyl z Aeroklubu Bydgoskiego. Drugie miejsce zajął Gawlik z Aeroklubu Gdańskiego, trzecim był Pałczyński z Grudziądza, a na czwartym miejscu uplasował się dopiero mistrz świata Jan Wróblewski.

*

PODZIWIAMY niezwykłą żywotność i aktywność seniora naszego lotnictwa Pawła Zołotowa z Lublina. Pomimo swoich 75 lat, stale jeszcze lata na samolocie; w czerwcu brał m. in. udział w Zlocie do Morza. Obecnie kończy budowę kopii samolotu Bleriota z 1909 r. (wraz z Karolem Żuchowskim z WSK Świdnik), który przekaże Muzeum Lotnictwa w Krakowie. Godne podziwu, że koszty budowy maszyny pokrywa Zołotow ze swojej skromnej emerytury.

*

Z OKAZJI Święta Odrodzenia. Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Krośnie i Powiatowy Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki wyróżniły dyplomami uznania za pracę społeczną w sporcie i turystyce kilkunastu działaczy na tamtejszym terenie, w tym m. in. z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie. Dyplomy otrzymali m. in.: prezes Henryk Górka, wiceprezes urzędujący Zygmunt Richter, zastępca wiceprezesa Z. Szubert i długoletni zasłużony instruktor Józef Kusiba.

*

WKRÓTCE oddane zostanie do użytku Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego na Okęciu, które zabezpieczy nad całym obszarem kraju powietrzny ruch komunikacyjny w oparciu o nowoczesną aparaturę radiową i radiolokacyjną.

*

POPULARNA powieść radzieckiego pisarza Borysa Polewoja pt. „Opowieść o prawdziwym człowieku", o bohaterskim pilocie Aleksym Maresjewie, cieszy się u nas zasłużoną popularnością. Ostatnio, nakładem „Iskier", ukazało się w formacie kieszonkowym już ósme wydanie tej poczytnej książki.



POLSKA Z LOTU PTAKA

WARSZAWA. Wrzesień jest tradycyjnym już miesiące stolicy. Warto z tej okazji spojrzeć „z lotu ptaka" na nową dzielnicę mieszkaniową, tak zwany „Latawiec" na ulicy Nowowiejskiej.

Foto: ANDRZEJ ZIEMIŃSKI



PO WAKACJACH I PO KONKURSIE

KOŃCZY się letnia, lotnicza przygoda. Zdrowi, pełni sił, wypoczęci, no i opaleni — bo lato w tym roku nam ładnie dopisało — wracamy do domu. Zaroiło się od młodzieży na ulicach, gwarniej w miastach i miasteczkach. Czeka nas teraz szkoła, dalsza nauka i praca. Ale, zanim na dobre zabierzemy się do dalszej nauki, wy młodzi i my — trochę od Was starsi (człowiek uczy się całe życie, a w lotnictwie systematyczne dokształcanie ma kapitalne znaczenie dla największych nawet speców), przeżyjemy jeszcze przez najbliższe kilkanaście dni sporo ważnych lotniczych wydarzeń. Wszak trwają Dni Lotnictwa.

Poznań, w chwili gdy czytać będziecie te słowa, będzie już po centralnych uroczystościach lotniczych, które w tym roku z okazji 10-lecia Lotnictwa Operacyjnego nabrały dużego rozmachu. Bo to, w niedzielę 27 sierpnia, i akademia uroczysta w sali opery im. St. Moniuszki, wystawa sprzętu lotniczego na Ławicy, ciekawe pokazy, skrzydlaty koncert i sporo innych lotniczych wrażeń. Sądzę, że poznaniacy, a szczególnie młodzież stolicy Wielkopolski będą zadowoleni.

W Katowicach tymczasem, akurat 3 września, szykują się wielkie pokazy lotnicze połączone z obchodem 40-lecia Aeroklubu Śląskiego, a na drugi dzień czołówka spadochroniarzy krajowych rozpocznie na katowickim lotnisku boje o tytuły mistrzów Polski.

A w Warszawie? Wszyscy czekają na Pomnik Lotnika. Codziennie, po pracy, warszawiacy zaglądają na rondo na skrzyżowaniu Wawelskiej, Raszyńskiej i Alei Żwirki i Wigury i sprawdzają, jak daleko posuwają się prace? Cokół już stoi, a wokół niego trwają prace porządkowe placyka przed pomnikiem. Lada dzień spodziewany jest z Gliwic transport brązowego odlewu rzeźby Lotnika. Już za tydzień czeka stolicę wielka uroczystość i wielka manifestacja — powrót Lotnika, sławy lotnictwa polskiego.

Na kilkanaście dni przed Świętem Lotnictwa ogłoszono wyniki konkursu na najaktywniejszych dziennikarzy tegorocznego VI Rajdu Dziennikarzy i Pilotów, dla których nagrody ufundował Komendant Główny MO gen. bryg. dr Tadeusz Pietrzak. Po rozstrzygnięciu konkursu przez jury, udostępniono mi wgląd w nadesłane materiały. Nie było ich wiele. Zaledwie 17 dziennikarzy na 39 startujących (wyłączywszy Węgra) przysłało swe prace. A więc, nawet nie połowa, co może z pewnością dziwić. Ale nie to jest może najważniejsze. To co przysłano bardzo cieszy, przede wszystkim dlatego, że pochodzi głównie z terenu, prasy wojewódzkiej i radia. Wyłączywszy dwie gazety warszawskie i dwie rozgłośnie PR, mamy 13 gazet wojewódzkich, w których o rajdzie ukazywały się w czasie jego trwania codziennie dość obszerne i rzetelne informacje (przeważnie na pierwszych kolumnach) z przebiegu imprezy. Świadczy to o dużej aktywności dziennikarzy z prasy terenowej w rajdzie i w ogóle zainteresowaniu problematyką lotnictwa sportowego, czego nie wolno nie dostrzec, a tym bardziej nie doceniać. Malkontenci, a przecież takich nie brak, którzy nie zawsze chcą widzieć konkretne efekty tej pięknej imprezy, srodze się zawodzą. Właśnie to rajd dziennikarzy i pilotów sprawia, że zyskujemy coraz więcej i coraz lepsze pióra dla publicystyki lotniczej, i to nie tylko w prasie centralnej, ale głównie terenowej.

Konkurs na najaktywniejszych dziennikarzy rajdowych prowadzony był w dwóch grupach — dla tych z prasy (gazet) i tych z radia. W pierwszej — bezkonkurencyjnym okazał się red. Jan Adamczewski z krakowskiego „Dziennika Polskiego". Najbardziej regularnie i najobszerniej piszący o przebiegu rajdu. Zwraca przy tym uwagę fakt, że red. Adamczewski jest już po raz trzeci laureatem konkursów porajdowych, a zwykle w konkursie dziennikarskim na samej imprezie był niezbyt wysoko notowany? Przyznam, że daje to coś do myślenia, chociaż trudno byłoby wyciągnąć z tego od razu jakieś wnioski.

Najbardziej jednak zaimponował mi w tym konkursie red. Tadeusz Cegielski z zielonogórskiej rozgłośni Polskiego Radia, laureat w grupie dziennikarzy radiowych. Słowo daję, prawdziwy tytan pracy (nic nie przesadzam!). Z nadesłanego przez niego na konkurs materiału wynika, że w czasie trwania rajdu dawał on codziennie po dwie parominutowe audycje z imprezy na antenie swej rozgłośni. Niezależnie od tego, codziennie ukazywała się w „Gazecie Zielonogórskiej" dość obszerna informacja jego pióra z trasy rajdu. Pracowitość godna pochwały. O ile wiem, kroniki rajdów nie zanotowały dotychczas takiej aktywności dziennikarza — uczestnika tej imprezy.

Biję brawo dla red. Cegielskiego i składam gratulacje dwum laureatom.

Ikarus

ŚMIGŁOWCOWE DERBY



TEGO jeszcze w Polsce nie było!

Kto nie wierzy, niech podejmie trud przerzucenia kart bogatej historii naszych skrzydeł. Mieliśmy szybowcowe konkursy, turnieje balonowe, a już po wyzwoleniu cały wachlarz najróżnorodniejszych mistrzostw i zawodów we wszystkich dziedzinach sportów lotniczych. I tylko śmigłowce, choć zdobyły także w naszym kraju pełne prawo obywatelstwa, pozostawały, jak dotychczas, zwykłymi końmi roboczymi. Nikt jakoś nie próbował wykorzystać ich w roli zawodniczych rumaków.

Myśl zorganizowania pierwszych w kraju zawodów śmigłowcowych zrodziła się w Świdniku niemal jednocześnie z powołaniem do życia przy Aeroklubie Robotniczym sekcji, skupiającej pilotów tej właśnie specjalności. Ale od samej inicjatywy do realizacji droga daleka, a w przypadku śmigłowców szczególnie trudna. Przecież sekcja, kiedy powstała, nie miała (i nie ma zresztą do dziś) ani jednego śmigłowca. Utopia — powie ktoś. Jak można organizować zawody, nie posiadając odpowiedniego sprzętu? A jednak można!

Chcąc rzecz wyjaśnić — trzeba przypomnieć niektóre fakty z działalności tej pierwszej w naszym lotnictwie sportowym sekcji śmigłowcowej.

Polska jest jednym z sześciu krajów rozwijających seryjną produkcję śmigłowców. Z tym rodzajem techniki lotniczej w szczególnych związkach pozostaje Aeroklub Robotniczy w Świdniku. Właśnie spośród załogi miejscowej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, będącej, jak wiadomo, kolebką narodzin wszystkich wersji SM-1, SM-2, „Łątki" a ostatnio najnowszego Mi-2 (który notabene nie może jakoś doczekać się oficjalnie miana „Marabuta"), z tej to załogi rekrutuje się większość członków aeroklubu.

Mecenat takiego potentata jak WSK stanowił gwarancję, że nowo powstająca sekcja będzie miała nie tylko realne szanse istnienia, ale także rozwijania działalności.

Zaczęło się skromnie od wykładów na teoretycznym kursie pilotażu i budowy śmigłowców. Licząca 15 osób grupa entuzjastów przerobiła obfity materiał i utknęła... na egzaminie. Nie można go było podobno przeprowadzić wobec trudności w skompletowaniu komisji egzaminacyjnej (!). Władze naszego lotnictwa sportowego nie przewidziały po prostu w programie działalności istnienia takiej sekcji. To jednak bynajmniej nie ostudziło zapaleńców.

Wykazując przychylny stosunek dla poczynań zarządu aeroklubu, dyrekcja wytwórni użyczyła w bieżącym roku 50 godzin lotu na będących w dyspozycji zakładu śmigłowcach SM-1 i SM-2. Limit ten przeznaczony był na trening pilotów fabrycznych. Obecnie trenują oni — jakby można powiedzieć — „w barwach" aeroklubu, wykonując jednocześnie szereg lotów usługowych na rzecz pozostałych sekcji, choćby w postaci holowania szybowców z przygodnego terenu.

Plany szkolenia praktycznego na razie odłożono do czasu uregulowania formalności egzaminacyjnych. Jedynym, który spoza pracowników WSK, a dzięki pomocy dyrekcji tego zakładu, ukończył szkolenie praktyczne i uzyskał licencję pilota śmigłowcowego, jest kierownik aeroklubu, znany akrobata samolotowy — Stanisław Kasperek.

Może właśnie ten fakt jak i objęcie kierownictwa sekcji przez doświadczonego pilota, prężnego organizatora — magistra Ryszarda Kosioła, spowodowały, że praca w sekcji ruszyła raźniej. Dojrzała też myśl zorganizowania zawodów.

Na kilku kolejnych posiedzeniach zarządu aeroklubu, któremu od lat prezesuje zastępca dyrektora WSK, mgr inż. Józef Kańczugowski, burzliwie, ale konstruktywnie dyskutowano nad programem i regulaminem przyszłej imprezy.

Organizatorzy, zdając sobie doskonale sprawę z trudności natury sprzętowej, widzieli udział w zawodach jedynie określonej grupy pilotów. A więc oprócz gospodarzy załogi wojskowe, lotnictwa sanitarnego, Instytutu Lotnictwa. Nie wykluczono jednak możliwości startu nawet dwóch załóg na zmianę na jednym śmigłowcu. Taka ewentualność pozwala powiększyć grono zawodników przy skromnej ilości śmigłowców.

Opracowując regulamin imprezy i poszczególnych konkurencji, brano pod uwagę walory eksploatacyjne śmigłowca, jakże odmienne od innych, wypróbowanych już w różnych zawodach aparatów latających.

Nie będę tu szczegółowo omawiać całego regulaminu, a przedstawię jedynie ogólne założenia i niektóre, ciekawsze próby pilotażowe.

Zawody rozegrane zostaną w dniach 2—10 września br. w Świdniku, na śmigłowcach SM-1 i SM-2. Przewidziane są w zasadzie trzy konkurencje, w tym jedna nawigacyjna i dwie sprawnościowe.

Lot po trasie nawigacyjnej obwarowany jest zachowaniem precyzyjnej regularności przelotu, kontrolowanej za pomocą rejestratora prędkości i wysokości. Urządzenie to przed startem do konkurencji, zainstaluje na śmigłowcach komisja sędziowska. Margines prędkości przelotowej: 110—150 km/h, wysokość ± 50 m. Próby w tej konkurencji przewidują także odnajdywanie znaków w terenie i lądowanie przy nich oraz identyfikację obiektów na podstawie zdjęć.

Znacznie bardziej interesujące są dwie pozostałe konkurencje, typowe już tylko dla śmigłowców. A więc lot na małej wysokości w oznakowanym „korytarzu" nad lotniskiem (H=2 m) z wykonaniem szeregu ewolucji: przemieszczanie poziome (w bok, w tył, po wypadkowej), pionowe, zwroty, start i lądowanie pionowo. O zwycięstwie zadecyduje czas — maksimum 4 minuty na całą „wiązankę" i zachowanie wysokości w granicach tolerancji pół metra.

W ostatniej konkurencji przewidziano lot na małej wysokości, połączony ze zrzuceniem ciężaru w oznaczonym miejscu, przelot nad przeszkodą i pionowe lądowanie w kwadracie, wszystko to w ciągu 1 minuty i 20 sekund. Punkty można „zarobić" na celności zrzutu ciężaru, czasie rozgrywania próby i zachowaniu określonej wysokości lotu.

Nawet z tego pobieżnego przeglądu regulaminowych prób można się zorientować, że zawody będą atrakcyjne i bardzo widowiskowe.

Śmigłowcowe „derby" to jeden fragment uroczystości jubileuszowych Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, który w bieżącym roku święci XV-lecie swego istnienia.

Staraniem zarządu przygotowano także sympozjum popularnonaukowe na temat: 10 lat produkcji i eksploatacji śmigłowców w Polsce. Sympozjum to ma zapoczątkować drugi kierunek działalności sekcji śmigłowcowej: skupienie wokół niej personelu inżynieryjno-technicznego świdnickiej Wytwórni, który mógłby w ramach sekcji znaleźć wdzięczne pole do rozszerzania i rozwijania swoich zainteresowań konstrukcyjnych w tej dziedzinie.

Program spotkania inżynierów i techników lotniczych, a zapewne i wielu spośród uczestniczących w zawodach pilotów, przewiduje wygłoszenie kilku interesujących odczytów. Świadczą o tym same tytuły: „Tendencje rozwojowe techniki śmigłowcowej w świecie", „Śmigłowiec w służbie sanitarnej" i „Perspektywy rozwoju produkcji śmigłowców w Polsce".

Można stwierdzić, że poczynania świdnickich wyznawców spod znaku „wiatraka" przekroczyły wszelkie oczekiwania. Przygotowanie takiej imprezy jest wydarzeniem godnym najwyższego uznania dla inicjatorów tym bardziej, że poza miejscową Wytwórnią Sprzętu Komunikacyjnego praktycznie nikt im nie pomagał.

Mając wspomniane na uwadze jak i fakt, że „tego jeszcze w Polsce nie było", z góry trzeba wybaczyć organizatorom ewentualne potknięcia. A może nawet ich unikną? Tak czy inaczej warto chyba wpaść do Świdnika na śmigłowcowe derby.

TADEUSZ CHWAŁCZYK

Zdjęcia Autora (2)





Uczestnicy VII Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski" na jeżowskiej górze w oczekiwaniu na przedstartową odprawę.
Wszystkie zdjęcia: HENRYK KUCHARSKI

VII RAZ O PUCHAR „SKRZYDLATEJ"

Szybowce VII JZS na szczycie Jeżowa gotowe do startu.



NA JEŻOWSKIEJ GÓRZE

HENRYK KUCHARSKI

TEGOROCZNE, siódme z kolei, Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar naszej redakcji rozpoczęły się w świąteczny dzień 22 lipca br. Uroczyste acz skromne otwarcie z udziałem miejscowych władz i kierownictwa zawodów odbyło się tradycyjnie na jeżowskiej górze, z której startują szybowce do konkurencji. Chociaż świeciło słońce, tradycji stało się zadość, bowiem równowaga stała w powierzu uniemożliwiła i tym razem rozegranie konkurencji. Na pogodę sprzyjającą szybownikom w sumie jednak nie można narzekać. Trwała ona wprawdzie stosunkowo krótko, ale pozwoliła rozegrać pięć konkurencji.

W zawodach startowało 18 pilotów reprezentujących 8 aeroklubów z różnych stron kraju oraz dwóch pilotów poza konkursem. Latali oni na szybowcach typu: Mucha-Standard, Jaskółka, Mucha 100A, Lis, Bocian i Foka (poza konkursem).

Zawody, chociaż czas ich trwania zamykał się datami 22 lipca — 6 sierpnia br., rozegrane zostały w sześć pogodnych dni od 25 lipca do 30 lipca br. Na pięć rozegranych konkurencji złożyły się: przelot prędkościowy po trasie trójkąta 214 km Jeżów — Wrocław — Lubin — Jeżów; przelot prędkościowy po trasie trójkąta 117 km Jeżów — Strzegom — Strupice — Jeżów; przelot prędkościowy po trasie docelowo-powrotnej 142 km Jeżów — Mirosławice — Jeżów; przelot prędkościowy po trasie docelowo-powrotnej 108 km Jeżów — Świdnica — Jeżów; przelot prędkościowy po trasie docelowo-powrotnej 226 km Jeżów — Leszno — Jeżów.

W czasie rozgrywania konkurencji panowała średnia pogoda cumulusowa (przy przewadze termiki wypracowanej), charakteryzująca się w większości bardzo słabą widzialnością, co w trudnym, górskim terenie sprawiało dodatkowe kłopoty zawodnikom. Bardzo trafna ocena warunków pogodowych, pomimo braku zabezpieczenia meteo, oraz właściwy i optymalny dobór konkurencji przez kierownika sportowego zawodów instr. pil. Juliana Ziobro oraz dzielna postawa samych zawodników na trasach sprawiły, iż wszystkie pięć konkurencji rozegrano jako prędkościowe. Poszczególne konkurencje, od pierwszej do piątej, kończyły następujące ilości pilotów (łącznie z pilotami startującymi poza konkursem): I konkurencja — 12 pilotów, II — 10, III — 12, IV — 15, V — 2.

Poziom zawodników był dość zróżnicowany. O zwycięstwo walczyła pierwsza w ostatecznej klasyfikacji czwórka pilotów: Andrzej Furmański (Nowy Sącz), Stanisław Błasiak (Wrocław), Andrzej Dziurzyński (Bielsko) i Janusz Gogała (Wrocław). Wszyscy oni zaprezentowali dojrzałe latanie i wielka szkoda, że nie będą mogli w komplecie zmierzyć swych sił już w najbliższych zawodach II ligi. W każdym razie warto na nich zwrócić uwagę.

Rewelacją i odkryciem VII Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski" jest ich zwycięzca Andrzej Furmański, reprezentujący Aeroklub Podhalański w Nowym Sączu. Zdobył on w Jeżowie 4 860 punktów na 5 000 pkt. możliwych do zdobycia (97,2%) co daje niezwykle rzadko spotykaną przeciętną 972 pkt. za jedną konkurencję. Wygrał dwie konkurencje a w pozostałych trzech był drugi. Zdobywcy tegorocznego pucharu „Skrzydlatej" warto poświęcić trochę uwagi. Andrzej Furmański ma 21 lat i jest studentem II roku Wydziału Mechanicznego, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej. Pochodzi z Tarnowa. Zaczął latać na szybowcach w 1962 r. w Nowym Sączu. Jest wychowankiem instruktorów A. Połomskiego i J. Lupy. Posiada złotą odznakę z 2 diamentami. Wylatał 380 godz. i przeleciał 8 500 km na szybowcach, z czego, i tu warto zwrócić szczególną uwagę, aż 170 godz. i ponad 4 000 km w bieżącym roku przed zawodami, w większości w Centrum Szybowcowym w Lesznie. Właśnie w tym ogromnym, jak u tej klasy pilota, treningu leży jego sukces w Jeżowie. Trening i tylko trening, systematyczny i planowy jest podstawą sukcesów w wyczynowym lataniu szybowco-

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

VII RAZ O PUCHAR „SKRZYDLATEJ"

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

wym. Tę znaną i może nawet w odczuciu niektórych banalną prawdę dedykujemy tym wszystkim, którzy na zawodach wykonują pierwsze w sezonie przeloty sądząc, że jakoś tam będzie, a potem nie mogą pogodzić się z naturalną w takich przypadkach przegraną. To że trening jest podstawą sukcesów potwierdzają wyniki pozostałych pilotów VII JZS. Właśnie następna za A. Furmańskim trójka pilotów mogła pochwalić się największym treningiem przed zawodami, który wynosił 40—50 godz. i 1 200—2 000 km przelotów.

Zdobywca drugiego miejsca, reprezentant Aeroklubu Wrocławskiego, 24-letni student Politechniki Wrocławskiej Stanisław Błasiak latał równo i z konkurencji na konkurencję coraz lepiej. Ciągle w czołówce plasował się dobrze latający 27-letni Andrzej Dziurzyński z Bielska. Drugą po Andrzeju Furmańskim indywidualnością zawodów był jednak Janusz Gogała z Wrocławia, który wygrał dwie pierwsze konkurencje a w dwóch następnych plasował się w ścisłej czołówce. Niestety ostatnia, trochę pechowa konkurencja pozbawiła tego dobrego pilota pewnego, zdawało się, drugiego miejsca w zawodach.

Drugą grupę pilotów w VII JZS stanowili: Edmund Janowski z Torunia, Stanisław Witek z Wrocławia i Marek Małolepszy z Częstochowy. Szczególną uwagę zwracają dwaj ostatni: 19-letni St. Witek i o rok od niego starszy M. Małolepszy. Pomimo iż VII JZS były właściwie ich debiutem zawodniczym potrafili skutecznie włączyć się do walki o dobre lokaty. Obaj zdradzają przysłowiową smykałkę do latania zawodniczego i, jak się wydaje, są na dobrej drodze do osiągania coraz to lepszych wyników.



Triumfatorzy VII Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski", stoi — Andrzej Furmański (1 miejsce), w środku — Stanisław Błasiak (2 miejsce) i Andrzej Dziurzyński (3 miejsce)





Z lewej: Janusz Gogała z Wrocławia i Marek Małolepszy z Częstochowy (w kabinie), z prawej: Najlepszy reprezentant Torunia, Edmund Janowski. Poniżej: Przed kolejną konkurencją.



Z pozostałych pilotów VII JZS nikt specjalnie nie wyróżnił się, chociaż wielu z nich potrafi zdobyć się na dobry, pojedyńczy wynik. W sumie zabrakło im jednak bądź to treningu, bądź szczęścia lub po prostu umiejętności latania zawodniczego w trudnym, górskim terenie.

Łącznie piloci VII JZS wylatali około 500 godz. i przelecieli blisko 10 000 km, w tym około 2/3 po trasach zamkniętych zużywając stosunkowo mało resursu samolotowego.

Zawody jeszcze raz wykazały, że latanie w górach wymaga znacznego zasobu wiedzy związanej z lataniem w tym terenie i sporego doświadczenia oraz jest doskonałą okazją do podnoszenia poziomu latania zawodniczego. Niestety dużą ilość uszkodzeń szybowców świadczy o tym, iż nie wszyscy z pilotów zdają sobie sprawę, jak trudne i zdradliwe może być lądowanie przygodne w górach oraz jakie pogoda w tym rejonie lubi płatać figle i niespodzianki.

Żałować należy, iż w Jeżowie nie startowali przedstawiciele większej ilości aeroklubów. Dogodny, wakacyjny termin oraz możliwość dodatkowego bardzo przecież uczącego startu w górskich zawodach powinny wpłynąć na większe zainteresowanie tymi zawodami, choćby takie jak w latach porzednich. Pomimo tych walorów zawody stają się chyba coraz mniej popularne, skoro w bieżącym roku z trudem udało się skompletować w miarę „przyzwoitą" ilość zawodników. Być może wpływa na to fakt, iż zawody jeżowskie traktuje się na równi z pozostałymi, trzecioligowymi zawodami regionalnymi i nie sprecyzowana jest ilość miejsc premiowanych startem w II lidze. Wydaje się to z gruntu niesłuszne. Zawody te, jak wiadomo, od lat mają charakter ogólnopolski i przeciętnie reprezentują wyższy poziom niż każde inne zawody regionalne. Jeśli doda się trudny górski teren wymagający dodatkowych umiejętności pilotażowych i zawodniczych oczywisty staje się fakt, iż do II ligi powinno awansować więcej niż dwóch najlepszych zawodników (a tyle gwarantuje regulamin zawodów regionalnych w przypadku kiedy w zawodach startuje co najmniej 15 pilotów). Wstydu by na pewno nie przynieśli tym bardziej, że dowiedziona to prawda, iż wartość zawodnika sprawdza się najlepiej w bezpośredniej walce na zawodach, czego nie zawsze można powiedzieć o lataniu memoriałowym. Zwiększyłoby to niewątpliwie zainteresowanie pięknymi zawodami, które rozgrywane mogą być, przy wykorzystaniu dotychczasowych możliwości organizacyjnych Aeroklubu Jeleniogórskiego, nawet przy 30 startujących w zawodach pilotach.

Na zakończenie należy podkreślić dobrą organizację VII JZS oraz pełną poświęcenia pracę ludzi obsługujących te zawody — pilotów holujących, mechaników, kierowców i innych. Słowa uznania należą się Dolnośląskim Zakładom Przemysłu Lniarskiego „Orzeł" w Mysłakowicach, które objęły patronat nad zawodami. Kierownikiem zawodów był Tadeusz Kaczmarek, kierownikiem sportowym — Julian Ziobro, o kulturalne rozrywki dla uczestników zawodów dbał Stanisław Basiora, a sędzią głównym zawodów był piszący te słowa przedstawiciel „Skrzydlatej Polski".

HENRYK KUCHARSKI

WYNIKI
VII JEŻOWSKICH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH O PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI"
(Jeżów Sudecki, 22.VII. — 6.VIII.1967 r.)

1. ANDRZEJ FURMAŃSKI (Nowy Sącz)	— 4 860 pkt.
2. STANISŁAW BŁASIAK (Wrocław)	— 4 175 pkt.
3. ANDRZEJ DZIURZYŃSKI (Bielsko)	— 4 062 pkt.
4. JANUSZ GOGAŁA (Wrocław)	— 3 962 pkt.
5. EDMUND JANOWSKI (Toruń)	— 3 330 pkt.
6. STANISŁAW WITEK (Wrocław)	— 3 245 pkt.
7. MAREK MAŁOLEPSZY (Częstochowa)	— 3 092 pkt.
8. IRENEUSZ MIKOŁAJCZYK (Gliwice)	— 2 342 pkt.
9. WOJCIECH PLUCIŃSKI (Szczecin)	— 2 307 pkt.
10. MIECZYSŁAW KOZDRA (Wrocław)	— 2 172 pkt.
11. AUGUSTYN KUBICZEK (Bielsko)	— 1 960 pkt.
12. MIECZYSŁAW OLSZEWSKI (Toruń)	— 1 705 pkt.
13. WOJCIECH MACIEJEWSKI (Toruń)	— 1 664 pkt.
14. WIESŁAW GĘBALA (Bielsko)	— 1 615 pkt.
15. MAREK KOSELSKI (Jelenia Góra)	— 1 507 pkt.
16. ANDRZEJ BRZEZIŃSKI (Kraków)	— 1 357 pkt.
17. RYSZARD NIEDZIESKI (Toruń)	— 534 pkt.
18. JULIAN PAWLIK (Jelenia Góra)	— 391 pkt.
Poza konkursem:	
Leszek Haber (Wrocław)	— 1 874 pkt.
Jan Klęka (Jelenia Góra)	— 1 195 pkt.

KORESPONDENCJA WŁASNA Z JUGOSŁAWII

LATAŁAM NA ILINDENCE

PELAGIA MAJEWSKA

NASZ wyjazd na XV Szybowcowe Mistrzostwa Jugosławii, rozgrywane w Centrum Lotniczym w Vrsac w dniach 16—30 lipca br., dość długo stał pod znakiem zapytania, bo ostateczne zaproszenie przyszło późno.

Wstępna wymiana korespondencji przewidywała udział dwóch pilotów z Jugosławii w Szybowcowych Mistrzostwach Polski 1967 na naszym sprzęcie i udział Polaków w XV Szybowcowych Mistrzostwach Jugosławii na sprzęcie organizatora.

Ale kiedy z uwagi na małą ilość sprawnych FOK zaproponowano Jugosłowianom start u nas na MUCHACH STANDARD, przyjechali oni do Lisich Kątów z dwoma DELFINAMI, na których latali zresztą bez większych sukcesów.

Myśmy zaś, zgodnie z pierwszym porozumieniem, pojechali bez niczego, bo do Jugosławii daleko i trudno zmontować ekipę pomocniczą.

Zabawiliśmy się więc w oszczędność i pojechaliśmy tylko z dobrymi chęciami, bardzo zafascynowani Jugosławią i zawodami. Odlot ekipy w składzie: kierownik, a jednocześnie pomocnik — Jan Jagodzik, zawodnicy Pelagia Majewska i Kazimierz Gorzkiewicz oraz pomocnik Gerard Kurkowski, nastąpił w dniu 14 lipca o godzinie 7.30 polskim samolotem AN-24 lecącym z Warszawy bezpośrednio do Belgradu.

Wiózł nas kpt. Czesław Bieszczad — ten sam, który mnie w 1950 r. wywiózł samolotem CSS-13 w Nowym Targu na pierwszy skok spadochronowy. Popatrzyliśmy z wysokości 6 000 m na Nowy Targ, a potem badawczo na siebie — on na moje zmarszczki (to od częstego uśmiechania się, na pewno) a ja na jego mocno przerzedzoną czuprynę i westchnęliśmy cichutko.

„Jak ten czas leci!"

Na lotnisku w Belgradzie stwierdziłam, że czas nie tylko leci, ale powoduje pewne niepokojące zmiany: model szybowca FOKA, który wiozłam dla Aeroklubu Sarajewo, tak precyzyjnie zapakowany przez męża, został w Warszawie na Okęciu. W walizce miałam tylko podstawkę. Czesio obiecał, że za cztery godziny odszuka model na Okęciu i przy najbliższej okazji dostarczy do przedstawicielstwa PLL LOT w Belgradzie.

Tak też było. Wielkie dzięki Czesiu!

Ale to nie koniec drobnych przykrości. Okazało się, że na lotnisku nikt na nas nie czekał, a do Vrsac w linii prostej mamy 80 km... tak goręco!

Nasze dewizy może wystarczyłyby na tę podróż, a może i nie. Przy pomocy dobrych ludzi powiadomiliśmy władze lotnicze o naszym przyjeździe i za półtorej godziny mknęliśmy FIATEM 1100 do Vrsac.

Z wielkim zainteresowaniem oglądaliśmy niebo i lądowiska. Niebo wyblakłe, rozżarzone, na nim 2, może 3 strzępki chmur kłębiastych, a na ziemi kukurydza, słoneczniki, dojrzała pszenica, kukurydza, kukurydza, słoneczniki i wreszcie rżyska po pszenicy.

Jak to dobrze, że już żniwa.

Byliśmy bardzo bojowo nastawieni; dojedziemy na miejsce, coś przekąsimy, bierzemy mapy i latamy, bo przecież na trening mamy półtora dnia.

Jednak skończyło się na obiedzie i przymusowym odpoczynku, bo według planu gospodarzy dopiero o 17 mieliśmy obejrzeć lotnisko, oddalone od internatu o 2 km. A mapy, latanie i regulamin — jutro.

Dowiedzieliśmy się tylko, że dla nas są przeznaczone dwa szybowce WEIHE i ILINDENKA, które podzieliliśmy drogą losowania.

Mnie przypadła ILINDENKA. Tylko nie wiedziałam początkowo, czy miałam więcej szczęścia niż Kazio, czy mniej. Po pierwszym dłuższym polataniu sprawa się wyjaśniła — jednak Kazio urodził się w czepku. Bo jego szybowiec choć do przodu nie lata szybko, może wykręcać się wspaniale skrzydłem po ziemi, zupełnie jak przed wojną; a ILINDENKA, mimo tak słodkiego imienia, choć na dużych prędkościach jest lepsza od WEIHE, za to w krążeniu na termice jest bliźniaczo podobna do naszego JASTRZĘBIA.

Mój trening w sobotę ograniczył się do dwóch lotów ślizgowych, bo żaden z dwu zainstalowanych wariometrów nie chciał prawdziwie wskazywać, a busola wymagała kompensacji.

Z trudem zdobyliśmy wariometr. Jeden z mechaników zapłacił za to własną atrakcyjną czapką, jakimi obdarowała uczestników mistrzostw wytwórnia czekolady.

O WEC-u ani ja ani Kazio nie mogliśmy co marzyć, nawet gdybyśmy dawali głowę. W przyrządy WEC i radiostacje była wyposażona tylko część zawodników z bogatszych klubów i startujący na mistrzostwach instruktorzy z centrum lotniczego.

Kazio polatał na swoim szybowcu trzy godziny i wylądował mocno zaaferowany. Na południe od lotniska wielki pożar. Okazało się, że zgodnie z miejscową modą wypalali ścierniska. Takie dymy były na wagę złota przy lataniu przy termice bezchmurnej.

Ze względu na to, że szybowiec WEIHE w krążeniu trzyma się sam, Kazio postanowił zabierać ze sobą w powietrze oszczędnie czytany kryminał, jako rozrywkę przy wiszeniu na zerze. Jeszcze w sobotę udało się nam przestudiować regulamin, który różnił się od regulaminów, według których latamy w Polsce. Każda konkurencja — 1000 pkt., minimum odległości, jaką należy przelecieć, zależy od długości trasy i może wynosić mniej niż 100 km, przysługują 3 starty ziemne i 3 starty lotne, ale za pierwszym startem ziemnym można wykonać tylko jeden start lotny, w przypadku lądowania poza lotniskiem można przed zamknięciem startu startować powtórnie do konkurencji.

Do udziału w XV Szybowcowych Mistrzostwach Jugosławii zgłosiło się 28 zawodników z przewidzianych 35, w tym dwie panie. Jedynymi pilotami z zagranicy byli Polacy.

Zawodnicy latali na 7 DELFINACH, LIBISIE, FOCE, ILINDENCE i 18 WEIHE. Najstarszy zawodnik miał 39 lat, najmłodszy 19, a większość liczyła 22—25 wiosen i miała na swoim koncie wylatanych od 500—600 godzin.

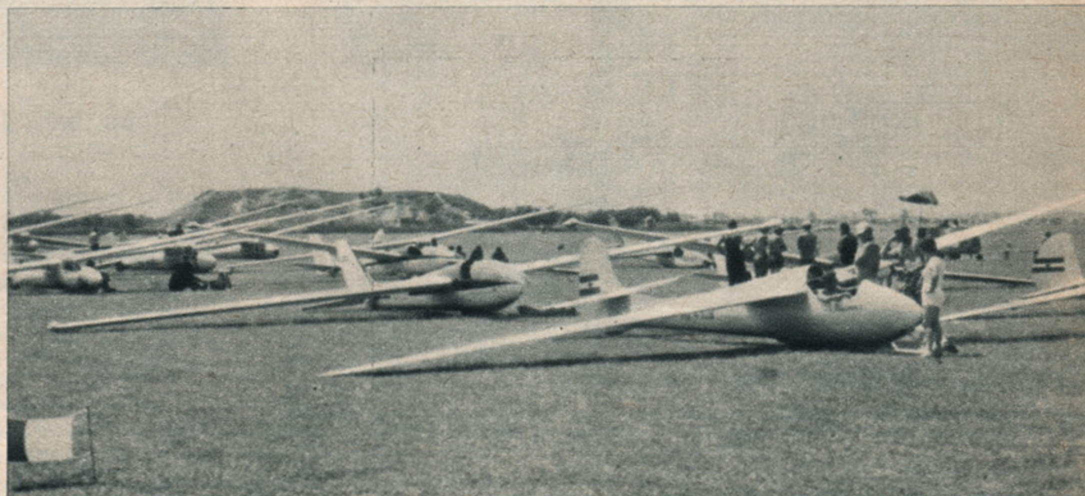
Starszą generację zawodników — uczestników mistrzostw świata — reprezentował jedynie Vasa Stepanowić bardzo lubiany i popularny wśród szybowników i kibiców. Piloci Saradić, Rajn, Mrak, Dolinar, Kriżnar są już straceni dla latania sportowego.

Każdy z zawodników miał pomocnika ze swojego aeroklubu. Pomocnikami byli młodzi piloci lub kandydaci na pilotów, którzy wykonywali wszystkie prace przy sprzęcie. Zawodnicy mieli więc rajskie życie, czekali sobie w cieniu do godziny 9.15 na odprawę, a że start następował zwykle o 11 lub 11.30, popijali potem spokojnie kawę i „witasok".

Oczekiwanie na otwarcie startu skracało obserwowanie lotów samolotowych czy skoków spadochronowych, gdyż równolegle z mistrzostwami biegło szkolenie samolotowe grupy pilotów z Algieru oraz szkolenie i trening spadochronowy.

W niedzielę, dnia 16 lipca nastąpiło otwarcie mistrzostw i loty treningowe. Warunki były bardzo dobre: wznoszenie 2 m/s, podstawa 400 m, wypiętrzone cumulusy przechodzące po południu w Cb. W dniu tym wystąpił w Vrsac przelotny opad, będący jedynym opadem w czasie naszego 17-dniowego pobytu.

W takich warunkach latanie na ILINDENCE nie było problemem. Kłopotów nawigacyjnych też nie było. Tory kolejowe i kanały były dobrze widoczne, a poza tym nie ma w tym rejonie małych wiosek tylko konkretne, gęsto zabudowane osiedla, wszystkie zaznaczone na mapie. Miejscowość Vrsac leży u stóp dobrze widocznego z daleka wzgórza, co było dodatkowym ułatwieniem nawigacyjnym.



Na starcie w Centrum Lotniczym we Vrsac w Jugosławii. Na pierwszym planie szybowiec ILINDENKA, na którym latała Pelagia Majewska, dalej szybowiec typu DELFIN.

A tam gdzie zaczynają się najładniejsze cumulusy wiadomo, że już Rumunia.

Wieczorem w telewizji oglądaliśmy sympatyczny reportaż z otwarcia mistrzostw zakończony informacją, że konkurencji nie rozgrywano i szybownicy tylko „sprawdzali motory".

Z uwagi na położenie geograficzne lotniska wszystkie trasy prowadziły utartymi szlakami na zachód i północny zachód nad równinnym terenem.

Pierwszą konkurencją mistrzostw rozegraną w dniu 17 lipca był krótki docel-powrót 158 km. Otwarcie startu o godzinie 11, startu lotnego o godz. 11.30, wysokość holowania 400 m. Prognoza pogody bardzo zachęcająca — wypiętrzone chmury Cu o podstawie 1 300—1 700 m, dobre wznoszenie i słaby wiatr. Start przebiegał sprawnie i w ciągu 30 minut przy pomocy 7 samolotów KURIR wszystkie szybowce były w powietrzu.

Do punktu zwrotnego Zrenjanin zaofiarował się za przewodnika członek tego aeroklubu, autentyczny maszynista, Milan Knezevic, uznany później przez nas za najsympatyczniejszego zawodnika i najlepszego śpiewaka.

Ponieważ Milan jak i my miał radio, wyciągnął z kieszeni gwizdek i zademonstrował, w jaki sposób zbierze grupę do meldowania się na starcie lotnym.

Ale ja nie usłyszałam gwizdka i odleciałam sama. Po pierwszym starcie lotnym spadłam nisko, straciłam dużo czasu, musiałam wracać i lądować.

Taka ładna pogoda, taka krótka trasa, nie było więc powodów do niepokoju. Zapowiedziane w komunikacie cumulusy skończyły się jednak bezpowrotnie w odległości 30 km od lotniska i jak mogłam tak walczyłam w pojedynkę przy termice bezchmurnej. Na lotnisko wróciło 22 zawodników. Najlepszą prędkość miał Stepanowić — 59 km/h przed Maraszem i Karparem. Gorzkiewicz był 11, a Majewska — 13.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI



Prace przy rakiecie na wyrzutni. Pracownicy ekipy sondażowej PIHM podczas ostatnich czynności przy rakiecie noszą odzież ochronną w postaci hełmów i ubrań skórzanych.

DWA LATA SONDAŻU RAKIETOWEGO W POLSCE

Dr inż. JACEK WALCZEWSKI

W czerwcu 1967 roku minęło dwa lata od chwili rozpoczęcia systematycznego sondażu rakietowego przez Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny. W dniu 16 czerwca 1965 roku rakieta „Meteor-1", opracowana w Instytucie Lotnictwa, weszła do służby meteorologicznej, wykonując pierwszy z serii regularnych sondaży wiatrów stratosferycznych.

Do końca I półrocza 1967 roku Zakład Badań Rakietowych i Satelitarnych PIHM dokonał 41 odstrzałów rakiet „Meteor-1". Tylko dwa wzloty z tej liczby nie dały żadnych wyników pomiarowych, natomiast 75% pozostałych pozwoliło wykonać pomiary do wysokości 35—39 km. Dla 26% pomiary wykonano poniżej 35 km.

Celem sondażu jest pomiar wiatrów stratosferycznych. Z rakiety wyrzucane są miniaturowe dipole, które podczas opadania śledzone są przez stacje radiolokacyjne. Ruch dipoli odpowiada ruchom mas powietrznych i pozwala wyznaczyć prędkość i kierunki wiatrów na różnych wysokościach, w zakresie kilku kilometrów, licząc od punktu wyrzucenia dipoli w dół.

Systematyczne badania wiatrów stratosferycznych należą do naczelnych zadań współczesnego sondażu rakietowego. Cyrkulacja mas powietrza w stratosferze, a szczególnie zmienność tej cyrkulacji w ciągu roku oraz w okresach jesiennym i wiosennym stanowią zagadnienia bardzo ciekawe nie tylko z punktu widzenia naukowego, ale także w perspektywie zastosowań praktycznych, gdyż według nowoczesnych koncepcji tu m. in. znaleźć można ważne przyczynki do rozwiązania problemu prognoz długoterminowych.

Zgodnie z tymi poglądami, w polskim sondażu rakietowym położono główny nacisk na systematyczność i na badanie sezonowej zmienności wiatrów stratosferycznych. Pułap polskich rakiet meteorologicznych, nie przekraczający na razie 40 km, nie jest zbyt wielki (aczkolwiek w istotny sposób uzupełnia zakres wysokości sondażu balonowego, nie przekraczający praktycznie 30 km.) Natomiast niewiele jest krajów, w których dokonuje się stałych, regularnych wzlotów rakiet sondujących w określonym miejscu. W tym właśnie tkwi główna wartość polskiego sondażu rakietowego.

Terminy sondażu od początku dostosowano ściśle do Międzynarodowego Kalendarza Geofizycznego, podającego zalecane dni do badań wysokościowych. Warto więc podkreślić, że jeszcze przed utworzeniem Światowej Sieci Rakietowej (do której dąży się obecnie i o której dużo się mówi na terenie organizacji międzynarodowych) Polska dostosowała własne wzloty rakietowe do terminów i zaleceń Międzynarodowej Współpracy Geofizycznej, stanowiących na razie jedyne miarodajne wytyczne w tym względzie.



Rakieta „Meteor-1" w całej okazałości. Długość całkowita 2,5 m, ciężar startowy 32,5 kG.

Sondaże wykonuje się w Światowych Dniach Kwartalnych (przypadających w tzw. Interwałach Geofizycznych, raz na kwartał), o godz. 12.00 czasu Greenwich, oraz o godz. 24.00 tegoż czasu. Tylko w I kwartale 1966 roku dokonano przesunięcia sondażu na inny — drugiej ważności — termin międzynarodowy. Tego rodzaju sondaże kwartalne dają zarys zmian rocznych wiatrów stratosferycznych nad polskim wybrzeżem Bałtyku (gdzie dokonywane są wzloty).

W roku 1967 przystąpiono — nie zaniedbując sondaży kwartalnych — do następnego etapu: badania zmienności wiatrów w przełomowych okresach jesiennym i zimowym. Jako pierwszą serię sondażową do tego celu, przeprowadzono w okresie od 5 kwietnia do 13 maja 1967 roku dwadzieścia odstrzałów rakiet, średnio co drugi dzień, w terminie 12.00 czasu Greenwich. Prześledzono w ten sposób dokładnie proces tzw. zwrotu wiatrów, polegający na zmianie kierunku cyrkulacji stratosferycznej o 180° — z zachodniej (zimowej) na wschodnią (letnią). Planuje się dalsze badania tego typu. Seria wiosenna 1967 roku była pierwszą w Polsce operacją obejmującą tak częste wzloty rakiet meteorologicznych w długim okresie (w tym przypadku 6-tygodniowym).

Wyniki badań zostały częściowo opublikowane w wydawnictwach PIHM, dalsze zaś przygotowano do zreferowania na sesji COSPAR (Komitetu Badań Przestrzeni Kosmicznej — organizacja międzynarodowa, utworzona za pośrednictwem organów ONZ) w lipcu 1967 roku.

Rakieta „Meteor-1" na wyrzutni. Wyrzutnia posiada prowadnicę długości 4 m i może być ustawiona w dowolnych warunkach terenowych



W ciągu całego okresu prowadzenia sondażu trwa wytężona praca nad doskonaleniem sprzętu rakietowego i naziemnego oraz ulepszaniem metod pomiarowych. Prawie każdy odstrzał analizowany jest nie tylko z punktu widzenia aktualnych wyników pomiarowych, ale także pod kątem oceny metod i sprzętu. Dzięki temu dokonano poważnego postępu w zakresie dokładności i innych charakterystyk metody pomiaru wiatru za pomocą dipoli; zostały poprawione także własności eksploatacyjne rakiety „Meteor-1". Dzięki współpracy Instytutu Lotnictwa z PIHM powstały ostatnio nowe wersje tej prostej i operatywnej rakiety meteorologicznej.

Sondaż prowadzony jest na razie w warunkach polowych. Fakt ten, oraz warunek ścisłego przestrzegania terminów sondażowych (z kilkoma jedynie wyjątkami odstrzały wykonywano w wyznaczonym terminie z dokładnością do kilku sekund) daje miarę trudności, jakie pokonać musiała ekipa sondażowa PIHM dla uzyskania przedstawionych wyżej wyników. Pracę utrudniały dodatkowo badania, prowadzone podczas większości sondaży, a zmierzające do doskonalenia metod i sprzętu. Tak więc w ciągu całego roku, niezależnie od pogody, zarówno w upał czy deszcz, jak i w mróz czy śnieżną zadymkę, startowały i startują rakiety aby wykonać zadane pomiary. Pozwala to wystawić wysokie świadectwo nie tylko sprzętowi, ale i ludziom.

Ich praca przebiega w trudnych warunkach, a wymaga wysokiej precyzji i drobiazgowego wypełniania obowiązujących instrukcji. Ekipą sondażową kieruje mgr inż. Andrzej Ksyk, a ma on zadanie tym trudniejsze, że ze względu na szczupłość personelu prawie cały personel Zakładu bierze na zmianę udział w obsłudze sondażu i wszyscy wymagają odpowiedniego przeszkolenia. Osobna wzmianka należy się kierowcom i zespołom obsługi radaru, mającym również poważny udział w wykonywaniu sondaży.

W przyszłości przewiduje się dalsze zwiększenie rocznej liczby sondaży, rozszerzenie zakresu pomiarów oraz doskonalenie istniejącego i wprowadzenie nowego sprzętu rakietowego. Wiele do zrobienia jest ponadto w dziedzinie mechanizacji i automatyzacji opracowania rosnącej liczby danych pomiarowych. Najbliższe lata przyniosą też zapewne bliższą współpracę międzynarodową w zakresie sondażu rakietowego.

Wszystkie zdjęcia: J. Zygiel



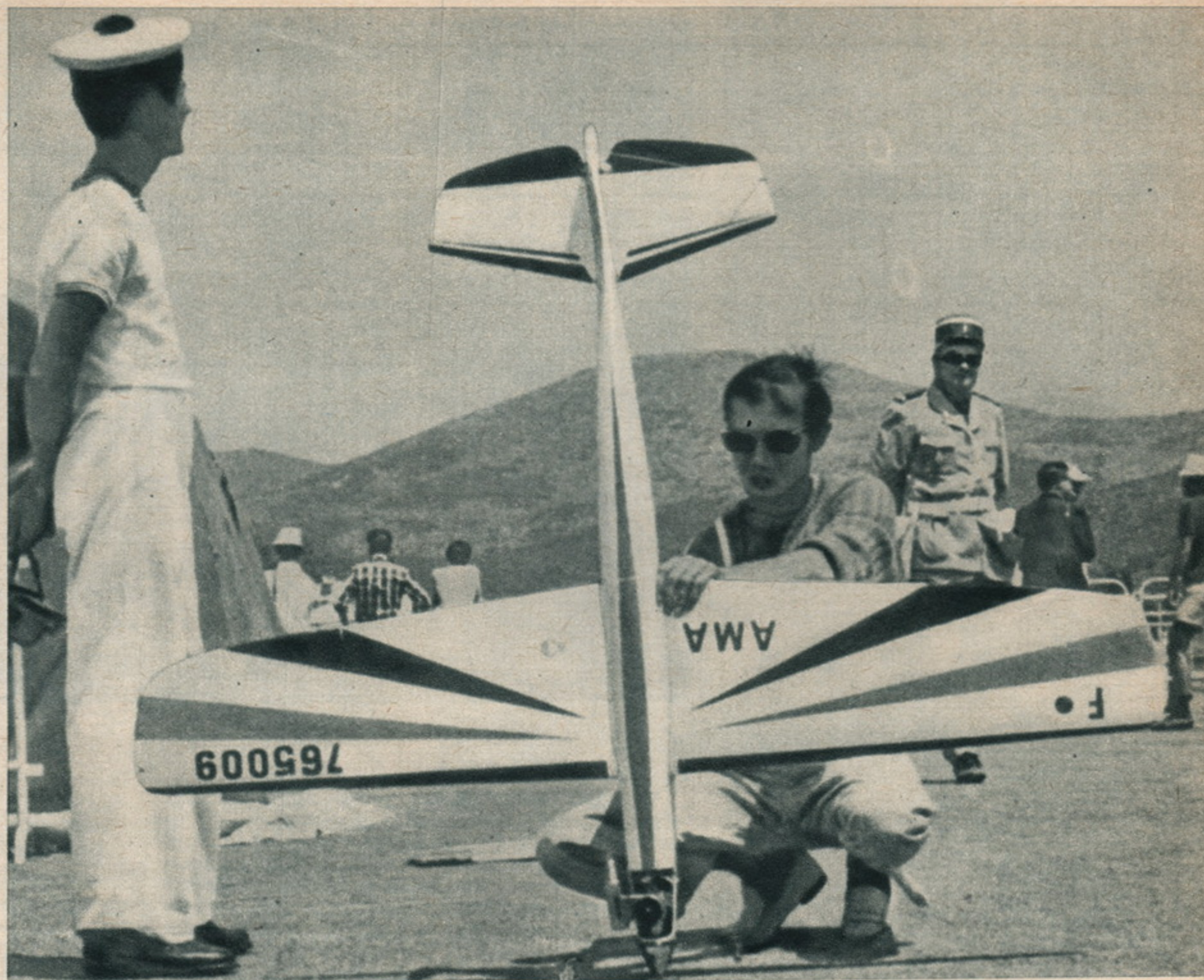
Z prawej: Przygotowania do ustawienia wyrzutni w warunkach zimowych. Równocześnie wykonuje się pomiary geodezyjne, niezbędne dla zapewnienia uchwycenia przez radar dipoli, służących do pomiaru wiatru, natychmiast po ich wyrzuceniu z rakiety na wysokości 37 km lub wyżej. U góry: Start „Meteora".

W dniach od 21 do 26 czerwca 1967 r. rozegrano na lotnisku w Ajaccio na Korsyce we Francji V Mistrzostwa Świata FAI radiomodeli latających z napędem silnikowym, zorganizowane przez Francuską Federację Modelarzy Lotniczych. W mistrzostwach wzięło udział 42 zawodników z 17 krajów świata. Kraje socjalistyczne były reprezentowane przez 2 zawodników z Czechosłowacji, startujących z aparatami do kierowania proporcjonalnego „Simprop".

W ciągu trzech dni 6-osobowy zespół sędziowski (złożony z przedstawicieli: CSRS, Belgii, Anglii, Francji, USA i NRF) ocenił 126 lotów akrobacyjnych. Wyniki oficjalne podawano już w 8—10 min. po zakończeniu lotu. Dobrze to świadczyło o organizacji.

A oto wyniki mistrzostw:

1. Kraft (USA) — 16 496 pkt.
2. Marrot (Francja) — 15 265 pkt.
3. Bauerheim (NRF) — 14 875 pkt.
4. Spreng (USA) — 14 861 pkt.
5. Schmitz (NRF) — 14 705 pkt.
6. Matt (Liechtenstein) — 14 411 pkt.
7. Sweatman (Rep. Pł. Afryki) — 14 354 pkt.
8. Giezendanner (Szwajcaria) — 14 236 pkt.
9. Olsen (Anglia) — 13 690 pkt.
10. Weirick (USA) — 13 584 pkt.

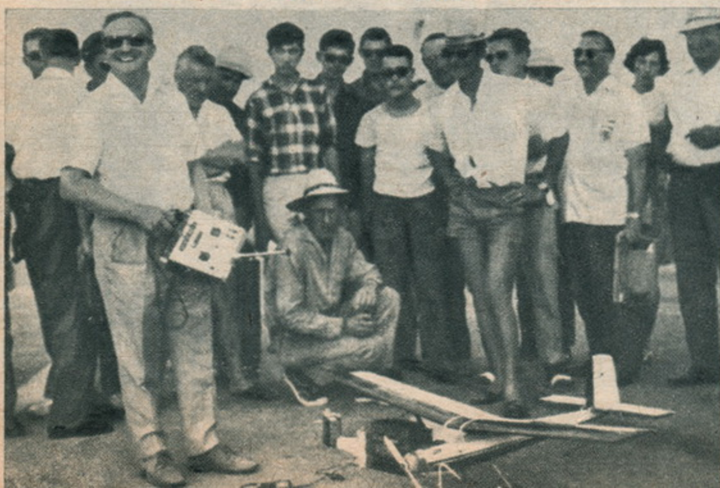


Drugie miejsce zajął Francuz Pierre Marrot z modelem „Satanas".

V MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI RADIOMODELI AKROBACYJNYCH



Zwycięzca mistrzostw akrobacji Phil Kraft (pierwszy z lewej z nr. 16). Poniżej — techniczna nowinka — radiomodel z silnikiem o wirującym tłoku (system Wankla).

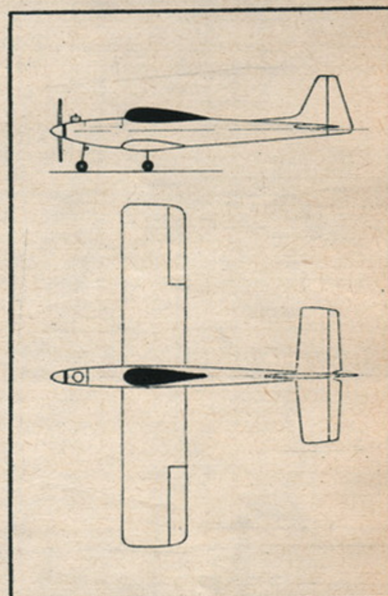


Zawodnicy CSRS zajęli miejsca: 28 (Michalovic — 8 727 pkt) i 35 (Vostry — 6 788 pkt). Znani finaliści poprzednich mistrzostw świata i różnych zawodów międzynarodowych zajęli tym razem miejsca: Van Vliet (Holandia) — 13, Stephansen (Norwegia) — 19, Sekirnjak (Austria) — 20, Waters (Anglia) — 22, Bosch (NRF) — 23, Gobeaux (Belgia) — 26.

Wyniki zespołowe: 1. USA (44 941 pkt.), 2. NRF (40 723 pkt.), 3. Rep. Płd. Afryki (39 171 pkt.), 4. Francja (38 843 pkt.), 5. Szwajcaria (33 130 pkt.).

Tegoroczne mistrzostwa świata cechował dalszy wzrost poziomu techniki pilotażowej i niezawodności działania urządzeń kierujących. Na 126 lotów były tylko trzy wypadki uszkodzeń modeli, spowodowane błędami pilotażowymi. Nie było natomiast ani jednego przypadku, aby zawiodła aparatura kierująca.

Najwyższą ocenę w mistrzostwach (5 663 pkt.) uzyskał za jeden z lotów Phil Kraft. Jako ciekawostkę warto podać, że zdobywca 6 miejsca Matt z Liechtensteinu ma zaledwie 19 lat, a z modelarstwem zetknął się dopiero przed 18 miesiącami. Pozostali zawodnicy, to czterdziestolatkowie z kilkunasto- i kilkudziesięcioletnim doświadczeniem modelarskim!


Model P. Kraft'a

Kilka słów należy poświęcić występowi radiomodelarzy NRF. Po niepowodzeniach w 1965 r. na mistrzostwach świata w Szwecji — w NRF zawrzało. Przeanalizowano błędy w przygotowaniu technicznym i startowym oraz zmobilizowano środki. Wyposażono całą ekipę w aparaturę do kierowania proporcjonalnego „Simprop", zorganizowano specjalne przeloty samolotowe na treningi do Ajaccio, przeprowadzono ostrą selekcję zawodników z uwzględnieniem tygodniowego okresu aklimatyzacji w Ajaccio przed mistrzostwami, a prasa modelarska NRF pisała otwarcie, że absolutnym mistrzem świata będzie tym razem bezapelacyjnie Niemiec. Ekipa NRF była wspierana finansowo przez firmę „Simprop", która liczyła na reklamę swych wyrobów. Zorganizowano nawet wycieczki na mistrzostwa dla kibiców z NRF oraz wysłano całe laboratorium kontrolno-

pomiarowe „Simprop". Na mistrza świata typowano otwarcie znanego radiomodelarza Fritza Boscha, obecnego szefa akwizycji i sprzedaży aparatur „Simprop".

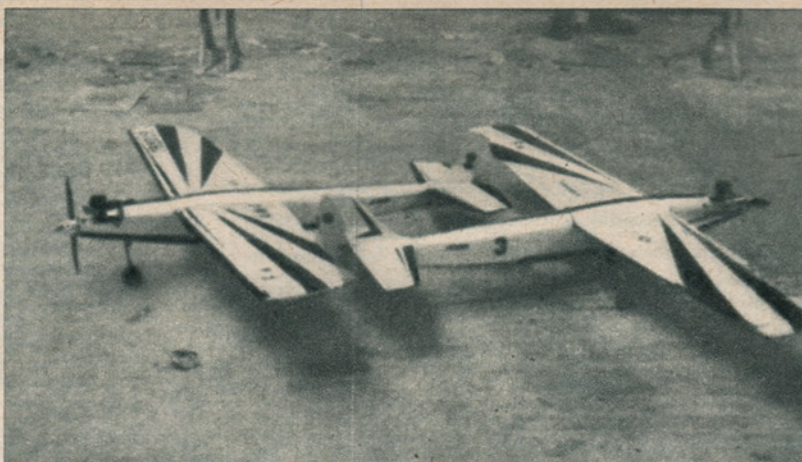
Ale przebieg mistrzostw pokrzyżował te misterne plany. Stąd teraz w prasie modelarskiej NRF dominują głosy rozczarowania, żalu, a nawet nieukrywanej złości.

Powróćmy teraz do zagadnień technicznych mistrzostw.

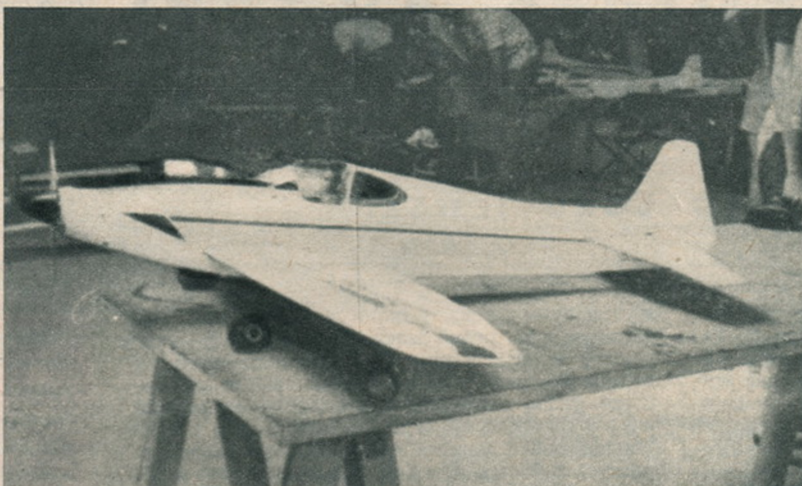
Jeśli chodzi o aparaturę kierującą to dominowały urządzenia do kierowania proporcjonalnego. Można chyba powiedzieć, bez przesady, że tym razem wszyscy zawodnicy startowali z aparaturami tego rodzaju. Kolejność występowania liczebnego aparatur: „Simprop" (NRF), „Radio-Pilote" (Francja), Bonner (USA), Kraft (USA) dalej — „Multiplex" (NRF), Grundig „Digital" (NRF), „Logictrol" (USA), „Microavionic" (USA), PCS (USA).

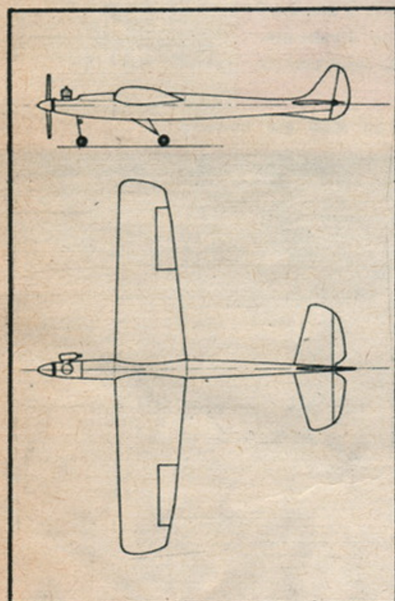
Modele prezentowały dwie szkoły: amerykańską (modele małe, bardzo szybkie i o stateczności własnej zbliżonej do zerowej) oraz niemiecką (modele duże, bardzo stateczne, lecz o mniejszej prędkości). Największym modelem mistrzostw był „Super Delphin" F. Boscha o rozpiętości 2 m i ciężarze całkowitym 4,64 kG, wyposażony w silnik Rossi-60. Najmniejszymi — modele amerykańskie o rozpiętości rzędu 1,5 i ciężarze ok. 3 kG. Sylwetki najlepszych radiomodeli mistrzostw zamieszczamy obok.

Przeciętna rozpiętość radiomodeli — 1,8 m. Ogólnie można stwierdzić wzrost wielkości modeli w porównaniu z poprzednimi mistrzostwami

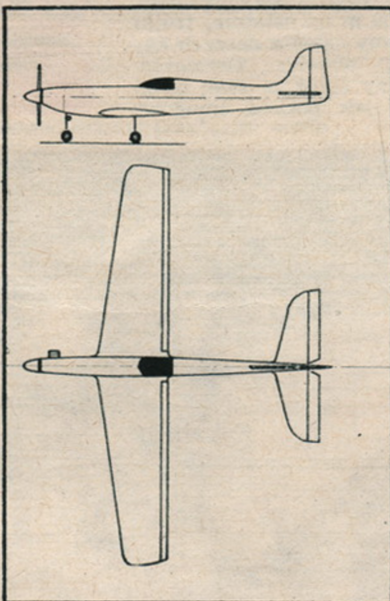


Powyżej: Dwa modele konstrukcji P. Marota (Francja), poniżej — konstrukcja szwedzka — u dołu — model, kopia samolotu „Chipmunk" zawodnika Weirika.

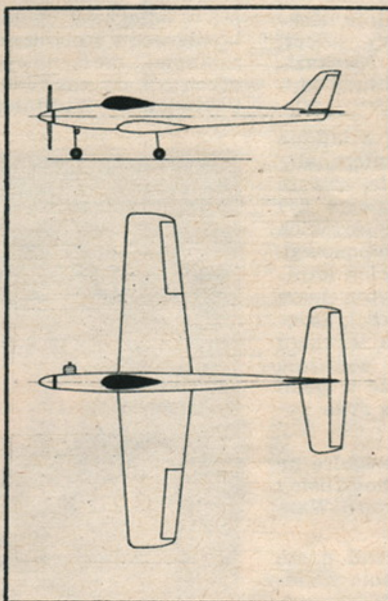




Model P. Marrot'a



Model K. Bauerheim'a



Model D. Spreng'a

świata. Wszystkie modele były już znane z różnych zawodów. Rewelacji konstrukcyjnych nie było.

Wszystkie modele były wyposażone w silniki o pojemności 9—10 cm³, a niemal wszystkie — zaopatrzone w gaźniki regulowane systemem Kavan. Dominowały silniki: Rossi, „Super Tigre", Veco, Merco i Enya.

Podczas trwania mistrzostw przedstawiciele firmy modelarskiej Graupner demonstrowali w locie radiomodel z silnikiem z krążącym tłokiem systemu Wankel. Model był wyposażony w aparaturę do kierowania proporcjonalnego. Natomiast Francuzi pokazali szokujący lot... taczki kierowanej zdalnie. Okazuje się, że w sprawnych rękach wszystko może latać!

JANUSZ WOJCIECHOWSKI



NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

W nowym roku szkolnym powitać wypada naszych Czytelników. Tych, którzy powrócili akurat z wakacji i jutro już rozpoczną zajęcia w szkołach, a być może i w modelarniach. Nigdy łatwo się nie zaczyna, szczególnie po długim wypoczynku, stąd konieczność właściwego zaplanowania najbliższych bodaj przedsięwzięć, konieczność przejrzenia „remanentów" zamierzeń nie dokończonych przed wakacjami. Prawdopodobnie coś trzeba będzie skreślić z planu. Być może rozpoczęty model szybowca, nie doczytaną książkę, albo pięknie narysowany model wyśnionego samolotu... Tym bardziej, że na pewno zaczęliśmy obmyślać zupełnie nowe konstrukcje, albo nosimy się z zamiarem wzięcia udziału w najbliższym konkursie modeli redukcyjnych.

Pewną pomocą w układaniu planu zamierzeń i ich realizacji będzie z pewnością trzeci już zeszyt — zbiór planów modelarskich wydanych przez APRL. Nosi on tytuł **„Ciekawe konstrukcje samolotów odrzutowych"** i został opracowany, podobnie jak dwa poprzednie przez Zdzisława Szajewskiego. Zeszyt zawiera 10 planów następujących maszyn: TMK—2 Provost — Anglia, Fuji—F2 — Japonia, L—29 „Delfin" — Czechosłowacja; Saunders Roe 53 — Anglia; Leduc 021 — Francja; Nord 1500 — Griffon — Francja; Hawker P—1127 — Anglia; Fiat — G—91 — Italia; MiG—19 i MiG—21 — ZSRR. Uzupełnieniem planów jest 24 stronicowy opis samolotów poparty (bardzo dobrymi!) zdjęciami samolotów i rysunkami perspektywicznymi. Wszystkie plany wykonano w podziałce 1:50. Można dodać, że bardzo starannie.

Oczywiście, dyskusyjny może być wybór takich, a nie innych samolotów. Czy na przykład nie lepiej było poświęcić więcej miejsca aktualnemu sprzętowi, którym posługują się kraje Paktu Atlantyckiego. Umieszczenie maszyn osobliwych z wyglądu ale nie stosowanych (np. Leduc francuski) może być również przedmiotem sporu z Autorem. Inną sprawą może być zbyt uproszczona forma opracowań, wystarczająca jednak dla średnio zaawansowanego modelarza redukcyjnego, korzystającego z materiałów pomocniczych. Wydaje się, że oprócz czysto modelarskiego zastosowania, plany Szajewskiego staną się poglądowymi tablicami, zdobiąc przy okazji ściany modelarni, klubów i świetlic. Na pewno z planów skorzystają zbieracze sylwetek i historycy lotnictwa oraz ogromna już u nas rzesza kolekcjonerów plastykowych modeli samolotów. „Ciekawe konstrukcje samolotów odrzutowych" wydano w nakładzie 3 tys. egzemplarzy i można je otrzymać w każdym aeroklubie w wydziałach propagandy. Pierwszeństwo mają modelarze zorganizowani. W przypadku jakichkolwiek trudności w otrzymaniu planów należy zwracać się do ZG APRL — Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55.

Dotyczy to zresztą wszystkich wydawnictw aeroklubowych, bo dochodzą wieści, że w aeroklubach regionalnych „nie ma kto" zająć się wysyłką lub wydaniem żądanego planu. A niektórzy wtajemniczeni twierdzą, że przechowuje się w klubach sporą liczbę broszur, planów i innych druków, które powinny znaleźć się już dawno w rękach dzieci i młodzieży. Apel zatem do szefów politycznych i modelarskich: przejrzyjcie, o najmilsi, wasze zbiory literatury w magazynach i nie trzymajcie ich pod kluczem, bo gdy przyjdą nowe przesyłki żadna już siła nie ruszy nagromadzonego stosu.

A przy okazji wspomnieć trzeba o wydaniu (powielaczowym) przez APRL „Kodeksu Sportowego modelarstwa lotniczego FAI na rok 1967". Dzieło to o 93 stronach maszynopisu było już od dawna potrzebne. Nareszcie mamy wszystkie przepisy, świeżo przełożone według oryginału francuskiego przez Andrzeja Trzcińskiego. Przy okazji okazuje się, że wymagania regulaminowe rosną, dochodzą nowe kategorie — w nowym kodeksie mamy już przepisy dla modeli rakiet. Sądzić wypada, iż przepisy wydane przez APRL staną się podstawą do rozgrywania wszystkich imprez modelarskich w kraju — i w przyszłym roku startować będziemy wszyscy zgodnie z wolą FAI, której to międzynarodowej organizacji jesteśmy starymi członkami.

Na początku wspomniałem o planowaniu. Myślę, że ułatwi je również w dużym stopniu „Terminarz majsterkowicza", najnowsze wydawnictwo NOT-u na rok szkolny 1967-68. Kieszonkowy format, duże kalendarium do notatek, liczne porady techniczne — łącznie z radiotechniką — czynią z „Terminarza" bardzo użyteczną pomoc „na co dzień".

Warto wiedzieć, że „Terminarz" powstał z inicjatywy inż. Józefa Becka, redaktora naczelnego miesięcznika „Horyzonty Techniki dla Dzieci". Na zakończenie fragment wierszyka zaczerpniętego z „Terminarza". — Trzeba przyjaźnie współżyć z dniem każdym, bo choć dzień jeden to tylko krok, ale z tych kroków składa się rok, a w ciągu roku tyle jest zdarzeń. Żyj więc w przyjaźni z Twym kalendarzem.

PAWEŁ ELSZTEIN

Poniżej publikujemy kolejne wspomnienie płk pil. Witolda Łokuciewskiego, tym razem o por. pil. Stefanie Okrzei. Jednocześnie pragniemy sprostować błąd z numeru 34–35 naszego tygodnika z bieżącego roku. W wyniku przeoczenia, przy wspomnieniu płk pil. Witolda Łokuciewskiego pod tytułem „Mój pierwszy strzał" nastąpiła pomyłka w podaniu właściwego stopnia wojskowego Autora: zamiast płk pil. wydrukowano ppłk pil. Za błąd ten serdecznie przepraszamy Autora wspomnienia jak i naszych Czytelników. (red.)

WSPOMNIENIE O OKRZEI

Płk pil. WITOLD ŁOKUCIEWSKI

JAKO współtowarzysz walk por. pil. Stefana Okrzei w czasie pamiętnych dni wrześniowych 1939 r. z hitlerowskim najeźdźcą, pragnę z tego miejsca dać wyraz pamięci jego bohaterskiej śmierci.

Por. pil. Stefana Okrzeję poznałem jeszcze przed wojną, kiedy zostałem przydzielony do 112 eskadry myśliwskiej 1 pułku lotniczego w Warszawie. Łączyła nas przyjaźń. Jako starszy kolega i doświadczony pilot był dla nas wszystkich pilotów eskadry wzorem pilota uosabiającego wszystkie zalety. Wzorowy oficer, świetny dowódca i niezawodny kolega. Nieskazitelny charakter nie znający fałszu i obłudy kierował jego wszelkimi poczynaniami.

Lotnictwo umiłował nade wszystko, a latanie było jego pasją życia. Nigdy nie słyszałem, aby czuł się zmęczony lataniem, przeciwnie, zawsze pełen werwy i ochoty do lotów, zawsze był pierwszy i tym właśnie zjednywał wszystkich kolegów. Nam, młodym pilotom imponował. Dużo skorzystaliśmy z jego doświadczenia lotniczego. Jako instruktor wkładał całą swoją duszę dla przekazania nam swoich umiejętności. Dzięki niemu nasze umiejętności lotnicze w ciągu jednego roku pobytu w eskadrze wyraźnie wzrosły, z młodych pilotów staliśmy się w pełni wyszkolonymi i wzbogaconymi o jego duże doświadczenie.

1 września 1939 r. zastał naszą 112 eskadrę na lotnisku Zielonka pod Warszawą. Wchodziliśmy w skład Brygady Pościgowej do Obrony Warszawy.

W godzinach rannych alarm poderwał naszą eskadrę w powietrze. Pierwsze spotkanie z nieprzyjacielem nastąpiło na północ od Warszawy. Przeważające siły Luftwaffe z czarnymi krzyżami na kadłubach i skrzydłach samolotów obwieściły nam smutną rzeczywistość. Ustępowaliśmy nieprzyjacielowi tylko pod względem liczbowym i jakościowym sprzętu, nie ustępowaliśmy pod względem bojowości.

W tym spotkaniu zdołaliśmy zmusić grupę bombowców lecącą w kierunku na Warszawę do zawrócenia, a por. pil. Stefan Okrzeja zanotował na swoim koncie jeden zestrzelony samolot nieprzyjacielski.

3 września 1939 r. mieszkańcy stolicy byli świadkami największej bitwy powietrznej w kampanii wrześniowej. Masowym atakiem z trzech kierunków nadleciały fale bombowców pod silną eskortą myśliwców. 5 eskadr Brygady Pościgowej zostało wprowadzonych do boju. W tej nierównej walce myśliwcy polscy walczyli z olbrzymim zaparciem i wolą zwycięstwa. Por. pil. Okrzeja był w grupie, która skutecznie zaatakowała ugrupowania bombowców niemieckich. W wyniku tego ataku grupa zawróciła przed dolotem do Stolicy.

5 września 1939 r. por. pil. Stefan Okrzeja wystartował na zadanie bojowe po raz ostatni. W godzinach popołudniowych z lotniska Zielonka wystartował klucz samolotów P-11: por. pil. Okrzeja jako prowadzący, ja leciałem po jego prawej stronie, a plut. Lech po jego lewej. W rejonie Wyszkowa na wysokości 4 000 m spotkaliśmy grupę niemieckich samolotów składającą się z 9 bombowców typu Dornier, lecącą z Prus Wschodnich z kursem na Warszawę. Zadaniem naszym było nie dopuścić bombowców do stolicy. Zaatakowaliśmy bombowce z tyłu, z góry z przewagą około 500 m. Kiedy znajdowaliśmy się w odległości około 200 m od ostatniej trójki bombowców i otworzyliśmy ogień z naszych karabinów maszynowych, strzelcy Dornierów otworzyli do nas piekielny ogień ze swej broni pokładowej. Widziałem, jak pociski smugowe przelatywały nad samolotem por. Okrzei i moim, mimo to cała nasza trójka utrzymywała się z tyłu za bombowcami, nieprzerwanie ostrzeliwując samoloty nieprzyjacielskie. W wyniku naszego ataku szyk bojowy bombowców rozluźnił się, co było oznaką, że za chwilę będą wykonywać jakiś manewr.

W pewnym momencie z samolotu por. Okrzei zaczął wydobywać się czarny dym a następnie odleciało prawe skrzydło i samolot zaczął opadać korkociągiem ku ziemi. Zrozumiałem, że por. Okrzeja został trafiony, nie wiedziałem tylko czy śmiertelnie. W tym samym niemal czasie bombowce w rozluźnionym ugrupowaniu zmieniły kierunek lotu zawracając do Prus, a jeden z ich samolotów daleko został w tyle i ze smugą dymu zaczął obniżać lot, kończąc przymusowym lądowaniem w okolicach Pułtuska. Klucz nasz zadanie wykonał. Wyprawa bombowa hitlerowskiej Luftwaffe zawróciła przed dolotem do Warszawy, zostawiając po drodze jeden swój samolot.

Na lotnisko Zielonka por. pil. Okrzeja nie wrócił. Zginął bohaterską śmiercią w obronie Ojczyzny w czasie walki powietrznej. 112 eskadra myśliwska straciła dzielnego oficera i pilota. Imię jego pozostało na zawsze zapisane w historii eskadry. Koledzy i przyjaciele nie zapomnieli o Stefanie, nie zapomniało o nim również i miejscowe społeczeństwo. Symbolem tej pamięci jest wzniesiony pomnik.

Po prawej: Po raz pierwszy publikowane zdjęcie Stefana Okrzei z okresu, kiedy był plutonowym podchorążym lotnictwa. Poniżej: Samolot myśliwski P-11 — weteran kampanii wrześniowej z 1939 r. — obecnie eksponat w muzeum lotnictwa w Krakowie. Foto: J. Perliński (1)





28 LAT TEMU

WACŁAW KRÓL



OGÓŁOWI personelu lotnictwa oraz sympatykom lotnictwa znane są ważniejsze zdarzenia i daty, nazwiska wyróżniających się pilotów, konstruktorów, pisarzy lotniczych, szybowników czy skoczków spadochronowych.

Ale mało chyba kto wie o przebiegu i okolicznościach pierwszej walki powietrznej w kampanii wrześniowej 1939 roku, a tym samym w drugiej wojnie światowej. Rozegrała się ona o świcie dnia 1 września pod Krakowem nad miejscowością Balice. Tam gdzie obecnie znajduje się wspaniałe lotnisko królewskiego grodu Krakowa, gdzie obecnie lądują samoloty PLL LOT.

Przed wojną nie było tam lotniska. Ale płaska wśród pagórkowatego terenu okolica znana była dowództwu 2 Pułku Lotniczego, stacjonującego na stałym lotnisku w Rakowicach. Wobec zagrożenia wojennego, jakie zaistniało zaraz na początku 1939 roku, dowództwo III dyonu myśliwskiego 2 PL wybrało ten teren na lotnisko zapasowe dla swych eskadr.

Dyonem myśliwskim dowodził wtedy kpt. pil. Mieczysław Medwecki, świetny pilot i dowódca lotniczy. W skład dyonu wchodziły 3 eskadry, a mianowicie 121 i 122 wyposażone w samoloty P-11c i 123 na samolotach P-7.

Na kilka dni przed wybuchem wojny 123 eskadra została przebazowana na lotnisko podwarszawskie i weszła w skład Brygady Pościgowej, a pozostałe eskadry 121 i 122 przeniosły się na zapasowe lotnisko w Balicach, gdzie postawione zostały w stan gotowości bojowej. Należy przy tym zaznaczyć, że klucz samolotów 121 eskadry (4 samoloty) już od 20 sierpnia tegoż roku wydzielony został na zasadzkę i wykonywał loty operacyjne z lotniska w Aleksandrowicach koło Bielska-Białej.

Dnia 1 września, jeszcze przed wschodem słońca, dyżurny oficer na stanowisku dowodzenia otrzymał z lotniczej sieci meldunkowo-obserwacyjnej pierwszą wiadomość, iż nierozpoznane samoloty (prawdopodobnie niemieckie) przeleciały granicę państwową w rejonie Śląska i skierowały się w głąb kraju w ogólnym kierunku na wschód. Wkrótce potem nadeszły następne wiadomości potwierdzające poprzednią informację — coraz to wiecej samolotów niemieckich w zwartych szykach wtargnęło nad tereny Polski.

Była godzina 5 rano, gdy Medwecki, oceniwszy sytuację, zarządził alarm dla obu eskadr. Sam postanowił poprowadzić swych pilotów na pierwszy bój powietrzny. Dla niego stało się jasne, że Niemcy napadli na Polskę bez wypowiedzenia wojny.

Od jednego z najbliższych posterunków obserwacyjnych nadeszła właśnie wiadomość, że grupa kilkunastu niemieckich samolotów leci na małej wysokości z zachodu i skierowuje się na wschód — na Kraków.

Medwecki wydaje pilotom rozkaz uruchomienia silników, sam biegnie do swego samolotu, ukrytego na skraju zagajnika i szybko zajmuje miejsce w kabinie. Dowódca musi świecić przykładem. Nadeszła chwila, w której on — dowódca i żołnierz Polski — musi zdecydowanie stanąć w obronie napadniętej Ojczyzny, swą postawą musi zapalić do walki swych podwładnych.

Cicha dotąd okolica podkrakowskiej wioski zadudniła tysiącami koni mechanicznych polskich samolotów myśliwskich. Wkrótce z mrocznego jeszcze zagajnika wykołował pierwszy samolot Medweckiego i ustawił się do startu. Obok niego zatrzymał się drugi samolot, pilotowany przez ppor. pil. Władysława Gnysia. Zaraz potem zaczęły się wynurzać spod drzew następne samoloty.

Do Medweckiego podbiegł dyżurny oficer, meldował ostatnią wiadomość o pozycji niemieckich samolotów, pokazywał ręką na południową stronę, gdzie pojawiły się już pierwsze samoloty Ju-87 (Stukasy). Leciały może na wysokości 300 metrów. Następne były daleko jeszcze w tyle, ledwo widoczne na horyzoncie. Nie było czasu do stracenia. Medwecki dał sygnał na start. Szarpnął manetką gazu, samolot jego potoczył się do przodu po równej nawierzchni koniczyny. Obok toczył i rozpędzał się samolot Gnysia. Samoloty nabierały prędkości, oderwały się wreszcie od gruntu, jeszcze ociężałe, ledwo trzymające się w powietrzu. Teraz następowało rozpędzanie prędkości na pełnych obrotach silnika, by przejść na wznoszenie...

Lecący na końcu szyku klucz niemieckich Junkersów zauważył startujące polskie „jedenastki", wykonał na nie szybki zakręt. Wkrótce potem na parę polskich samolotów posypał się grad pocisków niemieckich karabinów maszynowych.

Mała prędkość samolotów nie zezwalała polskim pilotom na wykonanie energicznego manewru obronnego. Widać było z ziemi, że piloci robią wszystko, aby uniknąć ognia atakujących ich Niemców. Samoloty ich pochylały się na boki, wykonywały zakręty, lecz bardzo płytkie, bo nie miały wymaganej prędkości do tych ewolucji. W pewnym momencie Gnyś podusił maszynę i zawadzając końcem skrzydła o wierzchołki drzew wykonał dramatyczny zakręt grożący w każdej chwili zwaleniem się samolotu do ziemi.

Samolot zaś Medweckiego ogarnięty został przez gęsty snop świetlnych pocisków karabinowych. Zachwiał się nagle, pochylił na prawe skrzydło i runął w dół. Ziemia była blisko, buchnął słup dymu i ognia w miejscu zderzenia się samolotu z ziemią.

Tak zginął pierwszy pilot polski w obronie napadniętej ojczyzny — kpt. pil. Mieczysław Medwecki. Zginął od kul agresora niemieckiego.

Gnyś natomiast, uniknąwszy losu swego dowódcy, niskim lotem oddalił się od Niemców, a po rozpędzeniu do maksymalnej prędkości samolotu, zawrócił i zaatakował niemieckie samoloty (Stukasy). Nie odstraszył go skoncentrowany na jego samolot huraganowy ogień niemieckich strzelców pokładowych, nie pomogły wykonywane przez pilotów uniki. Zwarty ich szyk rozpadł się, wyrzucili bomby w pole. Jednego z nich Gnyś wziął teraz na celownik. Siał po nim krótkimi seriamy dwóch karabinów maszynowych do czasu, aż trafiony śmiertelnie samolot rąbnął w przyrożne drzewo, grzebiąc w swych szczątkach dwóch członków załogi.

Władek Gnyś zapamiętał czas pierwszego zwycięstwa powietrznego (pierwsze w drugiej wojnie światowej!) — wskazówki zegarka w kabinie jego samolotu wskazywały godzinę 5 minut 20.

Tego samego dnia Medwecki został pochowany na pobliskim wiejskim cmentarzu.

Gnysia los rzucił na zachód. Walczył do końca wojny w polskich dywizjonach w Anglii.

W grudniu 1966 roku byłem w Balicach. Z trudem odnalazłem mogiłę kpt. pil. Medweckiego na cmentarzu we wsi Morawica. Mogiła jego znajduje się zaraz na lewo przy bramie cmentarnej w środku między dwiema innymi mogiłami żołnierskimi. Na trzech krzyżach kamiennych wisiały zeschłe wieńce świerkowe przewiązane poblakłymi wstążkami biało-czerwonymi. Widocznie zawiesiły je tam na Święto Zmarłych dzieci z pobliskiej szkoły. To mnie bardzo wzruszyło. Zasmuciła mnie natomiast ledwo trzymająca się krzyża zardzewiała blaszana tabliczka z ledwo możliwym do odczytania imieniem i nazwiskiem bohaterskiego lotnika. Jeszcze kilka miesięcy, jeszcze rok, a tabliczka odpadnie, zaginie o nim pamięć.

Wielka szkoda. Nie można do tego dopuścić.

AEROKLUBY

KROSNO

AEROKLUB Podkarpacki, wspólnie z Powiatowym Komitetem Kultury Fizycznej i Turystyki oraz Zarządem Powiatowym ZMS, zorganizował II Okręgowe Zawody Spadochronowe o Puchar Przechodni PKKFiT Krosno (4—6.VIII.67 r.) Startowało 12 zawodników z aeroklubów: Rzeszów, Kielce, Katowice i Krosno oraz trzech poza konkursem. Rozegrano 3 konkurencje: — indywidualna — skok z 1 000 m z opóźnieniem do 10 s na celność: 1. Wiesław Szelc (Krosno), 2. Stanisław Sidor (Krosno), 3. Wiesław Wiśniewski (Rzeszów). II konkurencja — skoki grupowe z 1 000 m z opóźnieniem od 0—10 s na celność: 1. Krosno I (Sidor, Szelc, Dudek), 2. Rzeszów (Wiśniewski, Czyż, Bober). 3. Krosno II (Stelmaszyk, Borek, Jedziniak). Konkurencja indywidualna — skok z 1 500 m z opóźnieniem 15 s, opadanie płaskie na kierunek, celność lądowania: 1. Wiesław Szelc, 2. Adam Jedziniak, 3. Jerzy Dudek (wszyscy z Krosna).

Wyniki indywidualne II Okręgowych Zawodów Spadochronowych o Puchar PKKFiT — Krosno: 1. Wiesław Szelc (Krosno) — 3 738 pkt, 2. Stanisław Sidor (Krosno) — 3 160 pkt, 3. Jerzy Dudek (Krosno) — 3 000 pkt, 4. Wiesław Wiśniewski (Rzeszów) — 2 777 pkt, 5. Józef Stelmaszyk (Krosno) — 2 645 pkt, 6. Jerzy Boszczyk (Kielce) — 2 620 pkt.

Wyniki drużynowe zawodów: 1. Krosno I — 13 887 pkt, 2. Rzeszów — 8 388 pkt, 3. Krosno II — 7 785 pkt, 4. Kielce — 5 831 pkt. Poza konkursem: Katowice — 6 564 pkt.

Zbigniew Szuber

WROCŁAW

W Aeroklubie Wrocławskim zorganizowano w dniach 29—30.VII. br. II Samolotowe Mistrzostwa m. Wrocławia. Na starcie stanęli, obok debiutantów, również najlepsi piloci aeroklubu. Każda załoga składała się z dwóch pilotów, z tym, że jeden pełnił obowiązki nawigatora. Rozegrano dwie konkurencje. Pierwsza składała się z próby regularności lotu, odnajdywania znaków na trasie oraz dokładności lądowania. Druga konkurencja polegała na regularności lotu po trasie według nakazanego kursu drogi geograficznej, rozpoznaniu obiektów (punktu zwrotnego kursu) na podstawie zdjęć oraz próby dokładnego lądowania.

Po zaciętej rywalizacji poszczególne załogi zdobyły następujące miejsca i punkty: 1. Władysław Malina i Alfred Nowak oraz 2. Waldemar Gross i Marian Mokwa — po 330 pkt; 3. Roman Styczyński i Jerzy Sabadasz — 295 pkt; 4. Stanisław Maksymowicz i Marian Łuszpiński — 245 pkt; 5. Stanisław Pasternak i Jan Kuśnierz — 235 pkt; 6. Zygmunt Rewucki i Stanisław Pulider — 205 pkt; 7. Stanisław Łuszpiński i Maciej Michałowski — 175 pkt.

Kierownikiem dobrze zorganizowanych zawodów był instruktor pil. Mieczysław Wolak, sędzią głównym — inż. Stanisław Pacyk.

Zygmunt Rewucki

*

W dniach od 28.VI. do 9.VII. 1967 r. na lotnisku w Ranie, odbył się trójmecz szybowcowy Rana — Drezno — Wrocław. Zawody rozgrywano w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej. Z Aeroklubu Wrocławskiego startowali: Janusz Wasilewski na szybowcu „Mucha Standard" i Marian Łuszpiński — na „Jaskółce". Indywidualnym zwycięzcą trójmeczu został F. Malik (Rana), drużynowo wygrała ekipa Rana przed Dreznem, Wrocławiem, Rana II.

Kontakty koleżeńskie i sportowe aeroklubów: Drezno, Rana, Wrocław datują się od 1965 r., trójmecze rozgrywane są od trzech lat, kolejno w poszczególnych aeroklubach.

Urszula Kandziora

ZIELONA GÓRA

W dniach 29 i 30 lipca br. na lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Przylepie rozegrano międzyklubowe zawody lotnicze zorganizowane z okazji 50 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej i X-lecia Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. W imprezie startowali piloci i skoczkowie z trzech aeroklubów: Ostrowa Wlkp., Poznania i Zielonej Góry. Zawody zorganizowano pod patronatem Wojewódzkich Komisji Związków Zawodowych w Poznaniu i Zielonej Górze oraz Zarządu Okręgowego Transportowców i Drogowców w Poznaniu.

A oto wyniki:

Konkurencja samolotowa (lot po łuku z odnajdywaniem znaków i lądowaniem w prostokącie): 1. Jan Wyciślak (Ostrów Wlkp.) — 506 pkt; 2. Eugeniusz Olszański (Poznań) — 454 pkt; 3. Zygmunt Gołębiowski (Poznań) — 426 pkt;

Konkurencja szybowcowa — (trójkąt 200 km): 1. Henryk Muszczyński (Ostrów Wlkp.) — 10 pkt; 2. Adam Sikora (Ostrów Wlkp.) — 8 pkt; 3. Zdzisław Płotkowiak (Poznań) — 7 pkt;

Konkurencja spadochronowa: 1. Edward Przybylski (Ostrów Wlkp.) — 578 pkt; 2. Zenon Borowiec (Zielona Góra) — 571 pkt; 3. Stanisław Stanisławiak (Poznań) — 567 pkt.

Zwycięstwo zespołowe odniosła drużyna z Ostrowa Wlkp. zdobywając 63 pkt i puchar przechodni WKZZ w Poznaniu. 2. Aeroklub Poznański — 38 pkt, 3. Aeroklub Ziemi Lubuskiej — 37 pkt.

Międzyklubowe zawody lotnicze upłynęły w serdecznej atmosferze. Zarówno zawodnicy jak i goście chwalili organizację imprezy, a WKZZ Zielona Góra obiecał nowy puchar, ponieważ dotychczasowy przeszedł już na własność Aeroklubu Ostrowskiego.

Eugeniusz Fedoruk

POZNAŃ

Z dniem 1 lipca na lotnisku Aeroklubu Poznańskiego w Kobylnicy otwarty został szybowcowo-spadochronowy obóz wypoczynkowy zorganizowany przez Koło ZMS. Uczestników obozu w liczbie 25 osób skoszarowano w wygodnych namiotach, zapewniono im dobre warunki bytowe (smaczne i kaloryczne posiłki, wysoki poziom higieny, wiele rozrywek kulturalnych), duże możliwości wszechstronnego treningu oraz wyczynu szybowcowego i spadochronowego.

Już pierwsze dni trwania obozu przyniosły sukcesy: Zygmunt Renz pobił rekord Polski w skoku z wys. 1 500 m na celność osiągając średnią z dwóch skoków 17,5 cm od centrum. Pilot szybowcowy Waldemar Ratajczak pokonując trasę trójkąta 500 km zdobył drugi diament a Marek Andrzejczak i Eugeniusz Olszański oblecieli trójkąt 300 km. Wielu pilotów, którzy zaatakowali dalekie trasy, z powodu kryzysu termicznego w godzinach popołudniowych musieli lądować w terenie po przeleceniu większej części trasy.

W dniach o słabych warunkach termicznych piloci zdobywali uprawnienia na nowe typy szybowców i warunki do klas pilotów szybowcowych. W programie obozu przewidziane były wycieczki do Rudna i przeprowadzenie pokazów dla młodzieży zgrupowanej tam na obozie ZMS oraz przeprowadzenie zawodów międzyklubowych w Zielonej Górze. Pilotów i skoczków wizytowali w Kobylnicy przedstawiciele ZG ZMS i dziennikarze z redakcji poznańskich dzienników. Pierwszy tydzień trwania obozu przyniósł ok. 55 tys. punktów do Całorocznych Zawodów o Memoriał R. Bitnera na łączną sumę 145 tys., jakie zdobył Aeroklub Poznański do tego czasu.

Andrzej Szymysł

KATOWICE

W dniu 1.08.67 r. odbyło się w kawiarence Aeroklubu Śląskiego uroczyste zakończenie turnusu LPW I st., który ukończyło 18 młodych i pełnych zapału do dalszego latania chłopców. Najlepsi z nich: Kuźnik, Gabrielczyk i Moskwa otrzymali nagrody książkowe. Kierownictwo Aeroklubu Śląskiego z dużym uznaniem wyrażało się o pracy instruktorów Słomianego i Igły oraz mechanika wyciągarkowego Markowicza.

Elżbieta Kasprzak

MIELEC

„Udana niedziela pod czaszą spadochronu" — pod takim hasłem spędzali niedzielę w dniu 16 lipca br. ZMS-owcy WSK Mielec. Korzystając z pomocy kierownictwa swego zakładu oraz Aeroklubu Mieleckiego zorganizowali imprezę, na którą złożyły się: pokaz ratowniczego sprzętu lotniczego, skoki spadochronowe, loty pasażerskie i wręczenie upominków dla wyróżniających się w szkoleniu spadochronowym.

Do udziału w imprezie zaproszono koleżanki i kolegów z innych kół ZMS. Podczas imprezy wykonano szesnaście skoków oraz dwa loty pasażerskie samolotem AN-2, z których skorzystało 20 osób. Na zakończenie odbyła się miła uroczystość wręczenia wyróżniającym się w szkoleniu skoczkom upominków książkowych, ufundowanych przez Zarząd Zakładowy ZMS, który patronuje działalności sekcji spadochronowej Aeroklubu Mieleckiego. Upominki wręczył przewodniczący Zarządu Zakładowego ZMS, Wacław Wasiak.

Na marginesie chcemy dodać, że reaktywowana w br. i działająca pod patronatem ZMS sekcja spadochronowa należy do najbardziej aktywnie pracujących. W ciągu 4 miesięcy wykonano 168 skoków na zaplanowanych 120. O wynikach tych zadecydowała ofiarna działalność kierownika sekcji Stefana Furmaniaka, aktywisty ZMS-owskiego Józefa Duszkiewicza oraz instr. Stanisława Rysia. Rezultatom sprzyja również atmosfera stwarzana przez Aeroklub i WSK Mielec.

Manfred Sieroń

SPADOCHRONIARZE GDAŃSKA W CZECHOSŁOWACJI

W dniach 30.VI. — 2.VII. 1967 r. odbyły się na lotnisku Praha Letnany VII Zawody Spadochronowe o Puchar Slapskiego Jeziora. Startowało 41 zawodników i 8 zawodniczek z 8 aeroklubów Czechosłowacji oraz zespół Aeroklubu Gdańskiego w składzie: Regina Koszykowska, Marian Sylwańczyk, Stefan Grabski i Andrzej Kiryluk.

Regulamin zawodów przewidywał rozegranie następujących konkurencji — konkurencja I — skoki grupowe na celność lądowania z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu do 10 s; konkurencja II — indywidualny skok na celność lądowania z wysokości 1 000 m; konkurencja III — skok z wysokości 1 800 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 25 s. i wykonanie figur akrobacji; konkurencja IV — skok do wody z wysokości 800 m na celność.

Wszyscy skoczkowie wykonywali skoki na spadochronach typu PTCH-6 poza członkami Kadry Narodowej CSRS oraz zawodnikami Dukli, którzy skakali na spadochronach PTCH-7. Wyniki sportowe zawodów wskazują na bardzo wysoki i wyrównany poziom znacznej liczby spadochroniarzy czechosłowackich. Odnosi się to zarówno do skoków na celność lądowania, jak i akrobacji.

W konkurencji pierwszej zwycięstwo odnieśli skoczkowie Dukli, uzyskując 1 972,3 pkt. Drugie miejsce zajęła drużyna Pragi. Zespół Gdański zajął czwarte miejsce — 1 891 pkt. W czasie rozgrywania I konkurencji skoczkowie Aeroklubu Gdańskiego ustanowili nowy rekord Polski w grupie czterech skoczków uzyskując następujące rezultaty: Marian Sylwańczyk — 0,00, Andrzej Kiryluk — 0,00, Regina Koszykowska — 1,32 m i Stefan Grabski — 2,02 m co daje średni wynik — 0,87 m. Na 76 skoków zaliczonych w tej konkurencji 18 razy uzyskano wynik 0,00, 21 razy lądowano w granicach 0,00 — 1 m, 20 razy w granicach 1,01 — 2 m, a więc ponad 5% skoków wykonano z dokładnością poniżej 1 metra.

Konkurencja II potwierdziła wysoki poziom opanowania trudnej dyscypliny skoków na celność lądowania, przy czym aż pięciu skoczków uzyskało dwukrotnie wynik 0,00. Najlepszy skoczek zespołu Aeroklubu Gdańskiego Marian Sylwańczyk uzyskując dwukrotnie 0,35 m uplasował się na 10—11 pozycji. Dwudziesty skoczek w tabeli wyników uzyskał jeszcze średni wynik dwóch skoków 0,90 m. Drużynowo zwyciężyła Dukla — 1 998,8 pkt na 2 000 pkt możliwych do zdobycia, a więc na 8 skoków zawodnicy Dukli stracili tylko 19 cm. W konkurencji tej uzyskano następujące wyniki: lądowanie w celu — 22 skoki, lądowanie w granicach: 0,01 — 1 m — 22 skoki, 1,01 — 2 m — 25 skoków, 2,01 — 3 m — 15 skoków, 3 — 5 m — 11 skoków. Lądowanie powyżej 5 m — 3 skoki. A więc i w tej konkurencji blisko 50% skoków zakończyło się lądowaniem w odległości poniżej 1 metra od środka celu.

Konkurencja III — akrobacja. Zwycięstwo odniósł zawodnik Dukli Pospihal wykonując wiązanki w czasie 8,5 s i 8,2 s. Marian Sylwańczyk zajął 13 miejsce z czasem 11,5 s i 11,2 s. Dla orientacji podaję czasy wykonywania wiązanki przez zawodników czechosłowackich. W czasie do 9 s wykonano — 2 skoki, 9—10 s — 15 skoków, 10—11 s — 20 skoków, 12—13 s — 12 skoków, powyżej 13 s — 9 skoków.

Konkurencja IV — skok do wody na celność — została rozegrana w dniu 2.07.67 r. na pięknym jeziorze Slapskim i zgromadziła licznych widzów z ośrodków wypoczynkowych zgrupowanych na brzegu jeziora. Ponowne zwycięstwo drużynowe Dukli nikogo nie zdziwiło chociaż wynik 1 000 pkt na 1 000 możliwych do zdobycia jest, co tu ukrywać, imponujący. Zespół Aeroklubu Gdańskiego uplasował się na czwartym miejscu uzyskując 914 pkt. Indywidualnie sześciu skoczków lądując w celu zdobyło maksymalną ilość punktów. Najlepszy z zespołu gdańskiego Marian Sylwańczyk stracił na dopłynięcie do celu 2,3 s i uplasował się na 8 pozycji. Andrzej Kiryluk z wynikiem 2,4 s zajął 9 miejsce.

W klasyfikacji końcowej pierwsze miejsce zajął Pospihal z Dukli — 1 496 pkt przed Kumborem (Dukla) — 1 484 pkt. Najlepszy z Aeroklubu Gdańskiego Marian Sylwańczyk uplasował się na 9 miejscu — 1 424,5 pkt.

Start w zawodach „O Puchar Slapskiego Jeziora" przyniósł skoczkom Aeroklubu Gdańskiego dużo satysfakcji oraz niewątpliwe korzyści szkoleniowe. Mamy nadzieję, że zawiązana w ten sposób współpraca pomiędzy aeroklubami Pragi i Gdańska będzie kontynuowana w latach przyszłych z korzyścią dla obu stron.

IRENEUSZ ZAPASNIK

Mała **ENCYKLOPEDIA** lotników polskich

EUSTACHY SZCZEPANIUK

URODZIŁ się 12 listopada 1904 r. we Lwowie. Tu kończy szkołę powszechną a następnie gimnazjum w Łunińcu. W 1925 r. wstępuje ochotniczo do wojska. W roku 1926 kończy unitarny kurs Szkoły Podchorążych Piechoty w Komorowie. 15 sierpnia 1929 kończy Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie jako podporucznik obserwator. Na własną prośbę zostaje skierowany do Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. Po kilku tygodniach przydzielony do eskadry lotniczej przy Flotylli Rzecznej w Pińsku. Pełni tu służbę początkowo jako młodszy oficer eskadry, następnie oficer techniczny a wreszcie dowódcą eskadry do czasu jej rozwiązania tj. do grudnia 1937 r.

W 1931 roku awansowany do stopnia porucznika, a w 1937 r. do stopnia kapitana. Od 1938 r. jest dowódcą II eskadry Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku, jakiś czas jest oficerem technicznym a następnie dowódcą eskadry szkolnej.

W 1934 r. otrzymał odznakę nawigatora lotnictwa morskiego II klasy, a w 1936 I klasy.



Przed samym wybuchem wojny zostaje wyznaczony na dowódcę oddziału osłaniającego na odcinku Władysławowo. Od 10 września jest dowódcą odcinka przeciwdesantowego „Jurata". Po kapitulacji Helu 2 października 1939 r. dostaje się do niewoli. Przez rok przebywa w Alpach a następnie do końca wojny w Oflagu IIC w Dobiegniewie. Pod koniec stycznia 1945 r. obóz zostaje ewakuowany na zachód, jednak radzieckie czołgi odbijają więźniów. W lutym przybywa do Bydgoszczy, a na początku kwietnia do Gdyni. W lipcu 1945 r. powołany zostaje do wojska. W 1947 r. awansowany do stopnia komandora porucznika. W 1949 r. przechodzi do rezerwy.

Od 1949 r. pracuje krótko w warsztatach w Pucku a następnie w Spółdzielni Rybołówstwa Morskiego „Gryf" we Władysławowie jako pianista. Z dniem 1 stycznia 1965 r. przechodzi na emeryturę.

Wylatał ponad 1900 godzin, odznaczony Krzyżem Walecznych oraz szeregiem medali.

ZLU





ZBIERAMY ZNACZKI

FRANCJA. Wydano tu pamiątkowy znaczek z okazji 40-lecia śmierci pionierów lotnictwa Nungessera i Coli (próba pobicia rekordu długości lotu w dniu 8 maja 1927 roku). Znaczek (podany obok) o wartości nominalnej 0,40 fr. przedstawia samolot oraz podobiznę obu lotników.

*

LAOS. W skład serii złożonej z 3 znaczków z dopłatą na rzecz ofiar powodzi w delcie Mekongu wchodzi znaczek o tematyce lotniczej o wartości 60 + 15 k, przedstawiający zalany port lotniczy.

*

QUAITI. Wydano tu serię złożoną z 8 znaczków poświęconą Rokowi Współpracy Międzynarodowej. W skład tej serii wchodzą znaczki o wartościach nominalnych 5, 20, 35 i 65 f przedstawiające satelitę telekomunikacyjnego.

*

RUMUNIA. Wydano tu serię złożoną z 9 znaczków pod nazwą „10-lecie badań kosmicznych". Znaczki przedstawiają kolejno: za 10 b — Sputnik 1; za 20 b — Wostok 1 i J. Gagarina; za 25 b — Wostok 6 i W. Tierieszkową; za 40 b — Wostok 4 i 5 oraz Nikołajewa i Popowicza; za 55 b — Woschod 2 oraz pierwszy spacer kosmiczny; lotniczy za 1.20 l — satelitę Early Bird; lotniczy za 1.55 l — Mariner 4; lotniczy za 3.25 l — Gemini 6 i 7 oraz lotniczy za 5 l — Gemini 8 i rakietę Agena.

BOGUSŁAW KUROWSKI

Poczta lotnicza

STEROWANIE

Józef Kucharski — Karsznice, pow. Sieradz. Nadesłany projekt wyposażenia samolotów odrzutowych w układ sterowania, oparty na odchylaniu kierunku strumienia gazów wylotowych, jest realny, sposób ten znany jest już od lat i stosowany w różnych wersjach w technice lotniczej.

MIĘŚNIOLOTY

Andrzej Liwoch — Sopot. Rozważania na temat możliwości lotu mięśniowego, ujęte w liście do redakcji, są w zasadzie słuszne. Istotnie, poważniejsze wyniki były dotychczas uzyskane dzięki startowemu „akumulatorowi energii" w postaci wyciągarki z liną gumową. Co do innych szczegółów technicznych, to jednoznaczną odpowiedź może dać tylko eksperyment.

DANE TECHNICZNE

Tadeusz Kurzawa — Gdynia. Sylwetki i dane samolotów wymienionych w liście podawaliśmy już w dawnych rocznikach „SP".

Dariusz Przyczyna — Poznań. Short „Stirling" — bombowiec brytyjski z 1940 r. 4 silniki Bristol „Hercules" (4 x 1 600 KM). Rozpiętość — 30,2 m, długość — 26,6 m. Ciężar całkowity — 31,8 T, w tym 8 T bomb. Prędkość max. — 485 km/h. Załoga — 8 osób. Uzbrojenie — 8 k. masz. „Jagdbomber", to niemieckie oznaczenie myśliwca bombardującego. W latach minionej wojny były to najczęściej samoloty Fw-190 i Me-109.

SILNIKI

Marian Słończewski — Bydgoszcz. Pełny wykaz danych technicznych silników, używanych przed II wojną światową w lotnictwie polskim, postaramy się zamieścić w „SP". Dane pozostałych silników z wykazu dołączonego do listu można znaleźć w rocznikach „Jane's All the World's Aircraft". Dziękujemy za miły list i życzenia. Pozdrawiamy.

„WILK"

Witold Ryniuk — Warszawa. Dane techniczne samolotu PZL „Wilk" z 1938 r. zamieściliśmy wraz z rysunkiem w „SP" nr 36 z 1956 r.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Michał Niestrój — Czerwionka, ul. 3 Maja 19, pow. Rybnik, woj. katowickie — odstąpi szereg pojedynczych numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1965-67 i książek o tematyce lotniczej. Zainteresowanym przesyła dokładny wykaz numerów i książek.

PRACA W LOTNICTWIE

Andrzej Libiszewski — Słupsk, Jacek Bogdański — Warszawa. Możliwość pracy w cywilu w wyuczonym w wojsku zawodzie lotniczym (radiolokacja) istnieje ewentualnie w Polskich Liniach Lotniczych LOT oraz w Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. O ewentualnym jednak przyjęciu do pracy decydować mogą bezpośrednio same instytucje. Podajemy ich wspólny adres: Warszawa, ul. Grójecka 17, gdzie odsyłamy naszych czytelników.

SZKOŁY I SŁUŻBA WOJSKOWA

Jan Bąkała — Boguszyn, pow. Myślibórz. O przyjęciu lub nieprzyjęciu do jakiejkolwiek szkoły wojskowej decydują wyłącznie władze wojskowe. Ewentualne interwencje należy składać na ręce komendanta określonej szkoły wojskowej.

„Gustaw" z Wrocławia". Poborowy, mający chęć odbycia służby w wojskach powietrzno-desantowych, powinien zgłosić się w najbliższym WKR i ewentualnie w najbliższym aeroklubie. Posiadanie na swym koncie pewnej ilości skoków spadochronowych powinno ułatwić dostanie się do tego rodzaju wojsk.

SZKOLENIE LOTNICZE

Zbigniew D. z Legnicy, nie podając swego pełnego nazwiska i adresu, prosi o podanie warunków, jakim powinien odpowiadać kandydat na praktyczne szkolenie lotnicze i skierowanie go do ośrodka, gdzie takie szkolenie mógłby odbyć.

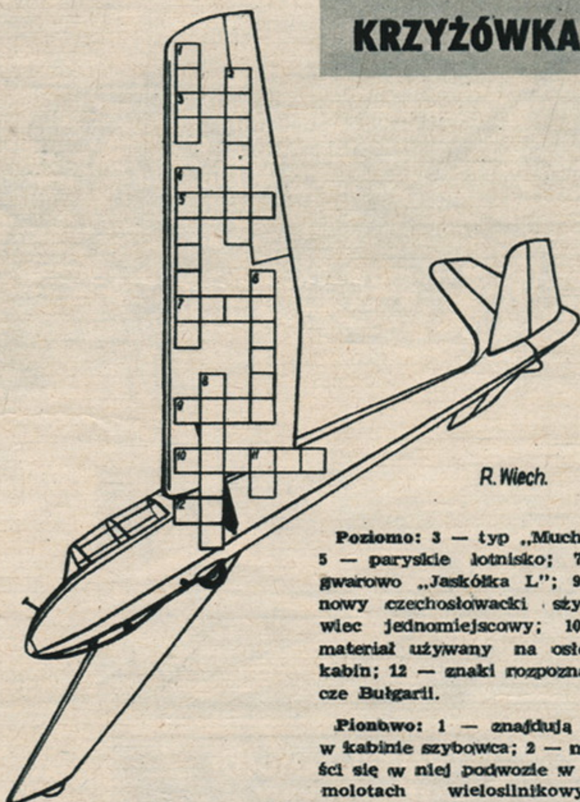
Naszego czytelnika jak i wszystkich zainteresowanych informujemy, że na listy w sprawie szkolenia lotniczego odpowiadamy indywidualnie drogą listową. W odpowiedzi takiej podajemy wstępne warunki, jakim powinien odpowiadać kandydat na szkolenie lotnicze — spadochronowe lub szybowcowe. Wszystkich pragnących się szkolić w powietrzu kierujemy też do najbliższych aeroklubów, podając ich adresy. Tak więc apelujemy do tych naszych czytelników, którzy pisać będą do nas w sprawie szkolenia lotniczego, o podawanie pełnych nazwisk i dokładnych adresów. Naszemu czytelnikowi z Legnicy radzimy zwrócić się do Filii Aeroklubu Jeleniogórskiego w Lubinie lub do Aeroklubu Wrocławskiego — Wrocław, ul. Lotnicza 14-16.

Zainteresowanych informujemy ponadto, że najbardziej odpowiednim okresem zgłaszania się do aeroklubów w sprawie szkolenia lotniczego, które odbywa się latem, jest okres zimowy lub wczesnowiosenny. Oczywiście, nikomu nie zaszkodzi, jeśli zgłosi się do aeroklubu nawet już jesienią. Nie przyspieszy to jednak praktycznego szkolenia. Taki wcześniejszy kontakt pozwala jednak na ogół na lepsze zapoznanie się z teorią lotniczą, niezbędną przy praktycznym szkoleniu.

ADRES

Krzysztof Kostowski — Czeremcha, pow. Hajnówka. Adresów prywatnych nie udzielamy. Wydaje nam się przy tym, że porywanie się na budowę samolotu, nawet przy pomocy tatusia, jest niezbyt przemyślane, nie mówiąc już o kosztach i innego rodzaju trudnościach, jakie tego rodzaju przedsięwzięcie przynosi ze sobą. Tym bardziej, że ostateczny cel i jego pozytywny wynik jest raczej wątpliwy, sądząc na podstawie znanych nam prób tego rodzaju. Liczenie natomiast na to, że fachowiec - konstruktor zrobi za nas robotę, jest chyba niezbyt szczęśliwe.

KRZYŻÓWKA



Poziomo: 3 — typ „Muchy"; 5 — paryskie lotnisko; 7 — gwarowo „Jaskółka L"; 9 — nowy czechosłowacki szybowiec jednomiejscowy; 10 — materiał używany na osłony kabin; 12 — znaki rozpoznawcze Bułgarii.

Pionowo: 1 — znajdują się w kabinie szybowca; 2 — mieści się w niej podwozie w samolotach wielosilnikowych; 4 — usterzenie — wynalazek Polaka inż. Rudlickiego; 6 — chroni końcówkę linki stalowej przed zniszczeniem; 8 — nieprawidłowość zakrętu; 11 — śmigłowiec wielozadaniowy konstrukcji Kamowa.

Opracował: **Ryszard Wiech**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 10 września br. rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek lotniczych. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Krzyżówka".

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI" z nru 28 „SP" z 9 lipca 1967 r

Poziomo: 5 — koło, 7 — maszt (wspak), 10 — Janus, 13 — Pirat, 17 — NACA, 6 — Adam, 9 — Janik, 11 — pułap, 15 — korek, 18 — Ader.

Pionowo: 1 — kosz, 3 — zapas, 8 — mamut, 11 — papaj, 14 — Ikar, 2 — Sohaj, 4 — Jaki, 9 — Junak, 12 — pokaz, 16 — Edek.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Andrzej Faryński — Zduńska Wola, ul. Stęszycka 7; Stanisław Goździk — Wrocław, ul. Ruska 35 m 5; Bogusław Bandurski — Cieplice Śląskie Zdrój, Pl. Piastowski 1 m 40.**

ROZWIĄZANIE „LITERÓWKI" z nru 29 „SP" z 16 lipca 1967 r

Hasło: SZYBOWNICTWO

Znaczenie wyrazów: 1 — SAS, 2 — szyk, 3 — tryby, 4 — Orbis, 5 — Foka, 6 — mrówka, 7 — lotnik, 8 — lina, 9 — Mucha, 10 — lotka, 11 — owad, 12 — Osa.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Jerzy Kaźmierczak — Piątek, ul. Pokrzywna 11 m 2, pow. Łęczyca, woj. łódzkie; Jerzy Czapski — Brzeg Dolny, Os. Leśne B 11/7, pow. Wołów; Krystyna Opieła — Warszawa, ul. Lazurowa 239/115.**

ROZWIĄZANIE „ELIMINATKI" z nru 30 „SP" z 22—23 lipca 1967 r.

Hasło: ROCZNICA MANIFESTU LIPCOWEGO

Wyrazy pomocnicze: 1. White 2. — rotor, 3 — Glenn, 4 — Scott, 5 — Popiel, 6 — wiązanka, 7 — Korolew, 8 — trawers, 9 — korozja, 10 — Merkury.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Włodzimierz Majgier — Białobrzegi k. Zegrza; Andrzej Kołdras — Krzydlina Mała 2, pta Mojęcice, pow. Wołów; Iza Babecka — Warszawa 22, ul. Trojdena 13/100.**

WKŁ

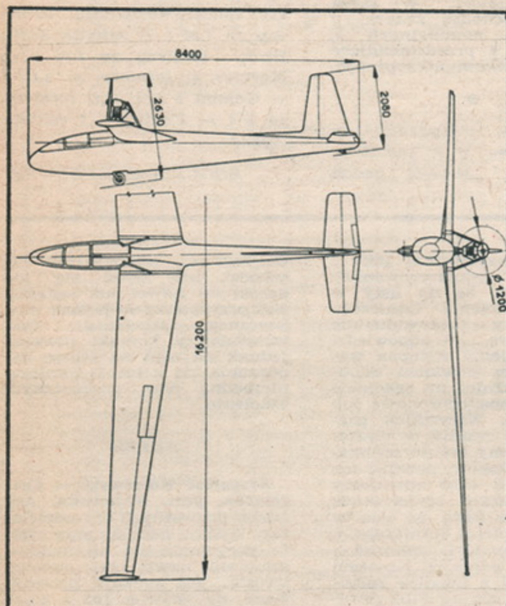
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

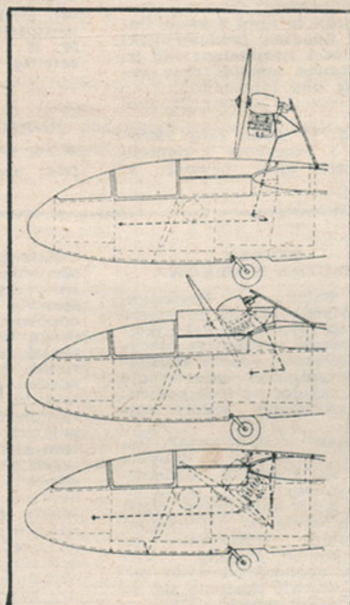
„SKRZYDLATA POLSKA"
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 6969 T-53

MOTOSZYBOWIEC XL-13M „BLANIK"



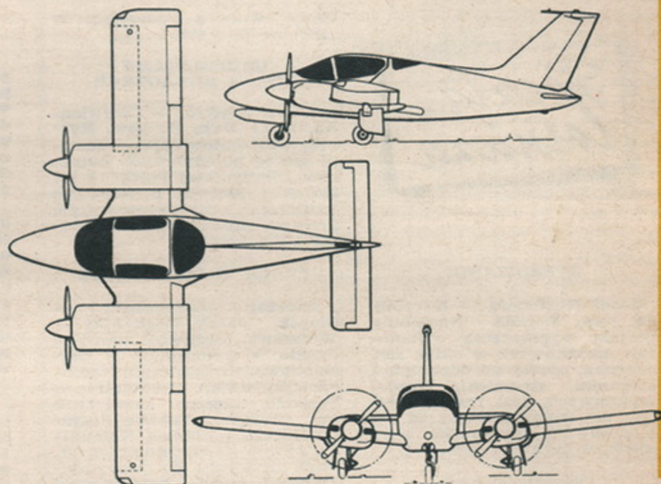


W „SP" nr 27 z br. podaliśmy informację ilustrowaną zdjęciami o czechosłowackim doświadczalnym motoszybowcu przekształconym z 2-miejscowego szybowca metalowego „Blanik". Obecnie zamieszczamy rysunek tego motoszybowca, który w okresie 2 lat wykonał 350 startów i wylatał 185 h. Obok podajemy też schemat wciągania silnika pomocniczego Walter-A w motoszybowcu XL-13M.

SAMOLOT SPORTOWY

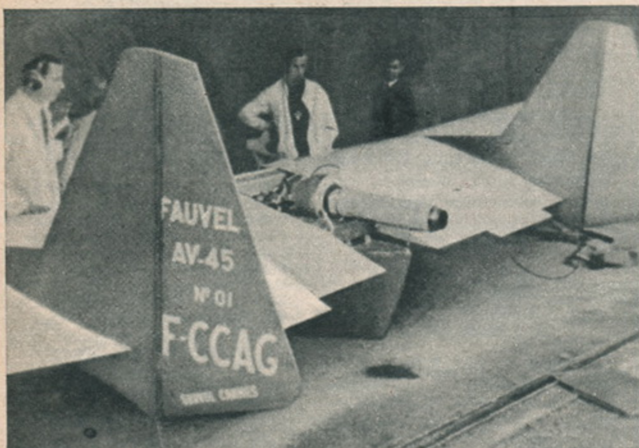


Zakłady Wing w USA opuścił po 3-letnich przygotowaniach nowy seryjny 2-silnikowy samolot sportowo-wyczynowy „Derringer". Jest to samolot 2-miejscowy. Silniki Lycomig IO-320-B1C o mocy 160 KM każdy. Konstrukcja metalowa. Profil płata — NACA 65-2-415. Podwozie wciągane. Dwuster. Rozpiętość — 8,89 m, długość — 6,99 m, wysokość — 2,44 m, pow. nośna — 11,24 m². Ciężar własny — 870 kG, całkowity max. — 1 315 kG. Prędkość max. — 386 km/h, przelotowa — 370 km/h, min. — 125 km/h, wznoszenie — 580 m/min., pułap — 6 550 m, zasięg — 1 600 km.



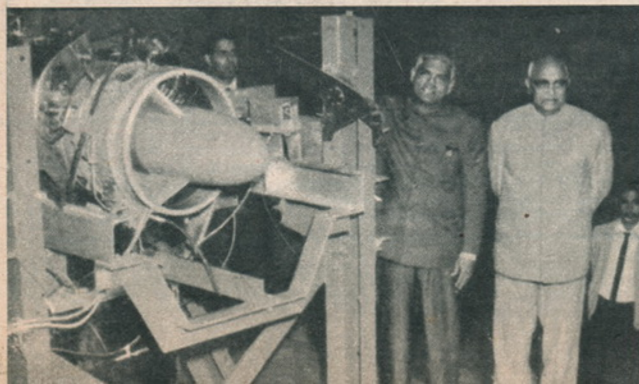
MOTOSZYBOWIEC ODRZUTOWY

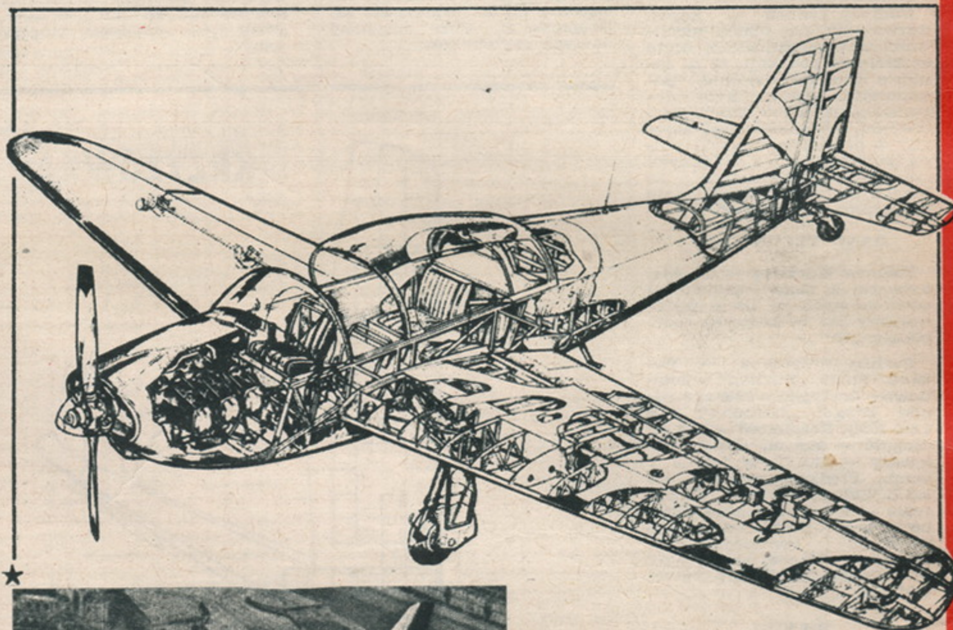
Francuski szybowiec bezogonowy Fauvel AV-45 został wyposażony do prób w locie w nowy silnik turbinowy Microturbo „Eclair" o ciągu 80 kG. Pierwszy lot odbył się 22.VI.1967 r. Silnik przepracował dotąd 600 h na hamowni oraz w locie. Motoszybowiec AV-45 wykonał szereg lotów w tym jeden na wysokość 3 000 m. Długość — 0,673 m, średnica max. — 0,312 m. Ciężar silnika — 35 kG, obroty — 47 500 obr/min., zużycie paliwa — 90 kG/h przy 47 500 obr/min., temperatura gazów wylotowych — 620° C. Nowym silnikiem zainteresował się m. in. konstruktor znanych motoszybowców Rene Fournier.

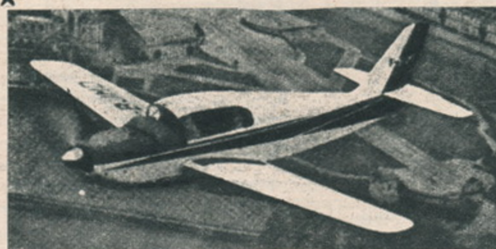


PIERWSZY INDYJSKI SILNIK ODRZUTOWY

Pierwszy samodzielnie opracowany i zbudowany w Indiach silnik turboodrzutowy nosi oznaczenie HJE-2500 i został po raz pierwszy uruchomiony 30.XII.1966 r. w zakładach Hindustan Aeronautics Limited w Bangalore. Długość — 2,16 m, średnica — 0,66 m, ciąg — 1 135 kG przy 12 500 obr/min., ciężar — 265 kG, zużycie paliwa — 0,98 kG/kG/h. Silnik jest przewidziany dla samolotu szkolno-treningowego HJT-16 „Kiran". Zespół konstrukcyjny zakładów HAL liczy obecnie 52 osoby i ma za sobą od 1958 r. realizację następujących zadań projektowych: silnik tłokowy 225 KM, silnik turboodrzutowy HJE-2500, silnik turboodrzutowy o ciągu 3 630 kG (4 535 kG z dopalaniem) dla samolotu HF-24, silnik tłokowy PE-90 250 KM dla samolotu rolniczego „Pushak".

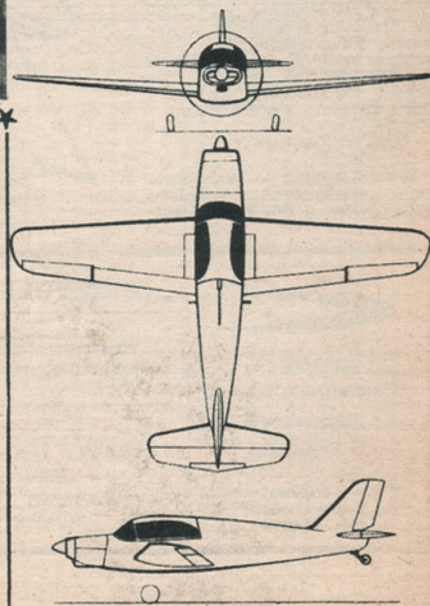






FRANCUSKI SAMOLOT DYSPOZYCYJNY SCINTEX ML-250 „RUBIS"

Przekrój perspektywiczny pokazuje francuski 4 lub 5-miejscowy samolot turystyczno-dyspozycyjny ML-250 „Rubis". Konstrukcja drewniana. Dwuster. Silnik Lycoming 0-540-A1D5 o mocy 250 KM. Rozpiętość — 10,25 m, długość — 7,75 m, wysokość — 1,9 m, pow. nośna — 14,78 m². Ciężar własny — 800 kG, całkowity max. — 1 475 kG. Prędkość max. — 315 km/h, przelotowa — 270 km/h, min. — 98 km/h, wznoszenie — 380 m/min., pułap — 6 500 m, zasięg max. — 1 550 km, rozbieg — 160 m, dobieg — 145 m. Prototyp oblatano 3.VI.1962 r. Produkcja seryjna — 1 samolot miesięcznie.



LOT
NOWINY
NR 68 • WRZESIEŃ • 1967

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

DWIE MOŻLIWOŚCI

W okresie letniego szczytu przewozowego kasy LOTu w Warszawie i miastach wojewódzkich były dosłownie oblężone. Z jednej strony cieszy nas to, że LOT zdobył sobie tak wielu zwolenników, z drugiej smuci, że nie zawsze możemy zaspokoić rosnące z roku na rok zapotrzebowanie na miejsca w samolotach naszych linii krajowych i zagranicznych.

Spodziewając się, że tegoroczny sezon urlopowy przyniesie nam nowe rzesze pasażerów kierownictwo LOTu — biorąc pod uwagę posiadany sprzęt latający — rozważyło dwie możliwości. Oto pierwsza polegała na pozostawieniu w stałej rezerwie jednego lub dwóch samolotów, które mogłyby być wykorzystane w przypadku zatrzymania rejsowej maszyny np. w którymś z portów krajowych ze względów technicznych czy atmosferycznych. Taki właśnie samolot z dyspozycyjnej rezerwy mógłby wtedy zastąpić brakującą maszynę w realizacji dalszych planowych lotów. Za tego rodzaju rozwiązaniem przemawiała konieczność przestrzegania punktualności i regularności lotów.

Drugą rozważaną możliwością było wprowadzenie do eksploatacji wszystkich samolotów, maksymalne wykorzystanie ich możliwości przewozowych. Wiązało się to jednak z ryzykiem odwoływania lub opóźniania niektórych lotów ze względu na brak rezerwowego sprzętu.

Podjęto to ryzyko. LOT skierował do ruchu wszystkie posiadane samoloty. Dzięki temu można było wprowadzić w samym tylko lipcu br. ponad 50 dodatkowych lotów krajowych, łączących zwłaszcza centrum i południe kraju z Wybrzeżem oraz 11 rejsów na liniach zagranicznych — m. in. bezpośrednio do Warny. Można było przewieźć znacznie większą ilość pasażerów, a także wykonać szereg lotów czarterowych.

Skierowanie całego sprzętu latającego do ruchu przewozowego spowodowało drobne zakłócenia w regularności lotów. I tak dla przykładu na 4 343 loty krajowe i zagraniczne w czerwcu br. odwołano zaledwie cztery rejsy (po dwa na liniach krajowych i zagranicznych), co stanowi 0,09 proc. wszystkich lotów. Przy tak wielkim natężeniu przewozów zdarzały się też błędy w rezerwacji miejsc lub załadowaniu bagażu. I to była właśnie cena podjętego ryzyka. A trzeba tu podkreślić, że w obecnym sezonie letnim LOT dysponuje mniejszą ilością samolotów niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Mimo to zarówno czerwiec, jak i lipiec, przyniósł nam rekordowe wyniki w przewozach pasażerskich, więcej osób mogło skorzystać z szybkiej i wygodnej podróży samolotami LOTu na liniach krajowych i zagranicznych. Wszystko to wymagało maksymalnego wysiłku ze strony pracowników całego przedsiębiorstwa. I o tym też warto pamiętać.



Stewardessy PLL LOT otrzymały letnie mundurki, modnie skrojone i praktyczne w noszeniu. Różnią się one kolorem. Dziewczęta ze służby naziemnej noszą mundurki ceglaste, stewardessy latające — jasnobłękitne.



1967 — MIĘDZYNARODOWY ROK TURYSTYKI
TURYSTYKA — PASZPORTEM POKOJU

LEKI I KREW DLA OFIAR AGRESJI

W połowie lipca odleciała z Warszawy do Bejrutu pierwsza partia leków dla ofiar agresji izraelskiej. Samolot typu Ił-18 zabrał 7,5 tony różnych medykamentów. Ogółem PLL LOT przewiozły na Bliski Wschód około 40 ton lekarstw, ofiarowanych przez społeczeństwo polskie krajom arabskim.

Samolotami LOT-u przewieziono także z Londynu do Berlina świeżą krew, przekazaną przez „Komitet Medyczny dla Wietnamu", działający w stolicy Anglii. Krew ta, po przekształceniu w plazmę, dostarczana jest następnie przez samoloty INTERFLUGU do Hanoi.

GOŚCIE Z DALEKIEJ JAPONII

Na zaproszenie ministra Spraw Zagranicznych PRL — Adama Rapackiego, przybył z Moskwy do Warszawy minister Spraw Zagranicznych Japonii — Takeo Miki. Wysiadającego z samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT ministra Miki powitali: minister Adam Rapacki z małżonką, wiceminister Spraw Zagranicznych Józef Winiewicz, dyrektor Protokołu Dyplomatycznego amb. Edward Bartol oraz wyżsi urzędnicy MSZ i MHZ. Obecny był także ambasador Japonii w Polsce — Masahide Kanayama.

Po trzydniowym pobycie w naszym kraju, minister Takeo Miki udał się wraz z małżonką oraz towarzyszącą grupą wyższych urzędników japońskiego MSZ, doradców i ekspertów oraz liczną grupą dziennikarzy japońskich w dalszą podróż do Pragi — samolotem Polskich Linii Lotniczych LOT.



Minister Takeo Miki przed odlotem do Pragi polskim samolotem Ił-18.

Małżonka ministra Miki w rozmowie ze stewardessą PLL LOT — Anną Solewską, absolwentką orientalistyki Uniwersytetu Warszawskiego, biegle mówiącą po japońsku.



Grupa dziennikarzy japońskich, towarzyszących w podróży ministrowi Miki.



Przed placem budowy nowego dworca lotniczego na Okęciu.

Z LISTÓW DO LOTU

Mieszkanka Lublina, pani Anna Berger otrzymała telegram zawiadamiający ją o ciężkiej chorobie dziecka, przebywającego na wakacjach w Sławnie koło Koszalina. Konieczna była transfuzja krwi. P. Berger autostopem przyjechała do Warszawy i zwróciła się o pomoc do pracowników recepcji krajowej PLL LOT na lotnisku Okęcie. Po kilku dniach nadesłała na ręce dyrektora LOTu następujący list:

„Składam serdeczne podziękowanie na Pana ręce dla pracowników PLL LOT — Bronisława Machnikowskiego, Janusza Kobieli, Alicji Chwiejczak, Bronisława Rejtera — którzy w dniu 10.VIII.67 r. okazali mi bardzo dużo serca i życzliwości, którzy w bardzo ciężkiej dla mnie chwili otoczyli mnie opieką i troską, i którym zawdzięczam ułatwienie mi lotu samolotem do chorego dziecka z Warszawy do Koszalina i tam dalszy dojazd mikrobusem do szpitala w Sławnie.

Serdeczne podziękowanie dla Krystyny Bohdziewicz i Stanisława Jędrzejewskiego z LOTu w Koszalinie, którzy w późnych godzinach wieczornych odwieźli mnie do Sławna...

...Uprzejmie proszę złożyć im serdeczne podziękowanie w moim imieniu, a Panu Dyrektorowi wypada mi pogratulować takiej załogi".

SPOTKANIE NA OKĘCIU

W Warszawie odbyło się spotkanie członków Sekcji Transportu i Komunikacji oraz Klubu Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich z wiceministrem Komunikacji — Stanisławem Mroczkiem. Konferencja poświęcona była problemom rozwojowym lotnictwa komunikacyjnego w Polsce. Obszerną informację na ten temat wygłosił wiceminister Stanisław Mroczek. O dotychczasowym rozwoju PLL LOT mówił dyrektor Jan Zwierzyński, a o modernizacji lotnisk komunikacyjnych — dyrektor Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych — Romuald Pawulski.

W ciągu pierwszego półrocza br. nastąpił dalszy wzrost pracy przewozowej PLL LOT. Zadania planowe zrealizowane zostały przedterminowo. Ogółem w pracy przewozowej wykonano 18.820 tonokilometrów. Z linii krajowych skorzystało w tym okresie 190.491, a z zagranicznych 98.568 pasażerów. Ogółem więc samoloty LOTu przewiozły w ciągu pierwszych sześciu miesięcy br. 289.059 osób, to jest o 99.157 więcej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. W porównaniu z pierwszym półroczem ub. r. praca przewozowa w omawianym okresie wzrosła o ponad 33 procent. Szczególnie wysoki wzrost przewozów zanotowano na liniach krajowych — o 75 procent, a na zagranicznych o 21 procent.

Obecnie już 90 proc. wszystkich przewozów LOTu (na liniach krajowych 60 proc.) wykonują samoloty turbośmigłowe, wyposażone w urządzenia klimatyzacyjne i osiągające prędkość 400—650 km/godz. Samoloty tłokowe wycofano z linii zagranicznych w końcu 1965 roku, są one także stopniowo wycofywane z linii krajowych.

Przewiduje się, że w okresie obecnej pięciolatki przewozy LOTu wzrosną 2,6 raza. W roku 1970 PLL LOT przewiozą ok. miliona pasażerów, w tym ok. 400 tys. na liniach zagranicznych. Dla zabezpieczenia realizacji tych zadań przewiduje się, że w latach 1968—70 zakupionych zostanie 8 nowych samolotów turboodrzutowych typu Tu-134. Zabierają one po 72 pasażerów i rozwijają prędkość ok. 800 km/godz. Planuje się także zakup 3 samolotów typu An-24. Po roku 1970 wejdą do eksploatacji prawdopodobnie samoloty typu Il-62, obsługujące linie długodystansowe.

W dziedzinie rozbudowy i modernizacji lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych ostatni rok zaznaczył się budową dworców lotniczych w Krakowie, Katowicach i Koszalinie. Na lotnisku Okęcie zainstalowano radar kontroli zbliżania SRE oraz urządzenie do instrumentalnego lądowania ILS, pozwalające na sprowadzanie samolotów na ziemię w złych warunkach meteorologicznych. Jeszcze w br. oddane zostanie do użytku Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego, które zabezpieczy ruch lotniczy w powietrzu na poziomie standardu międzynarodowego. Również lotniska w Poznaniu, Krakowie i Gdańsku otrzymały nowoczesne urządzenia radarowe.

Zgodnie z wymogami międzynarodowych przepisów o bezpieczeństwie komunikacji lotniczej, na terenie kraju instalowana jest sieć nowoczesnych radiolatarni ultrakrótkofalowych VOR oraz radiostacje przekaźnikowych UKF dla łączności samolot — ziemia.

W roku 1968 roku przewiduje się oddanie do użytku nowego dworca lotniczego na warszawskim Okęciu.

Na zakończenie konferencji dziennikarze zwiedzili teren budowy nowego dworca lotniczego oraz odbyli loty nad Warszawą specjalnym samolotem ZRLiLK, służącym do kontroli prawidłowego działania lotniskowych urządzeń nawigacyjnych.



Dziennikarze w czasie spotkania z wiceministrem Stanisławem Mroczkiem.



Dyrektor handlowy PLL LOT, inż. R. Słaby w rozmowie z red. Bożydarem Sosieniem z PAP.



NA SOPOCKI FESTIWAL

Ponad trzystu cudzoziemców przybyło na sierpniowy VII Międzynarodowy Festiwal Piosenki w Sopocie. Wielu z nich — w tym 52 piosenkarzy z czterech kontynentów — skorzystało z dogodnych połączeń samolotami PLL LOT. M. inn. z Frankfurtu nad Menem przyleciała polskim Iłem-18 Catherine Valente, a z Wiednia popularny piosenkarz Udo Juergens. Z Warszawy udali się oni do Gdańska turbośmigłowym samolotem LOTu typu An-24. W drodze powrotnej piosenkarze czterech kontynentów korzystali również z usług PLL LOT.

Uwagę publiczności zwracała umieszczona ponad festiwalową estradą plansza, zachęcająca do korzystania z podróży lotniczych samolotami PLL LOT.

Powyżej — pierwsi piosenkarze — uczestnicy VII Międzynarodowego Festiwalu Piosenki — po przybyciu na lotnisko w Gdańsku.

LOT WE WROCŁAWIU

Po kilkumiesięcznym kapitalnym remoncie oddany został do użytku nowy lokal wrocławskiego Oddziału PLL LOT przy ul. Świerczewskiego 36. Do dyspozycji podróżnych przygotowano nowocześnie urządzone cztery sale, w których odbywa się odprawa pasażerska i bagażowa, mieści się przestronna i wygodna poczekalnia. Poprzednio wrocławskie biuro LOT-u dysponowało powierzchnią 95 m kw. — obecnie 230 m kw. Całość zaprojektowali wrocławscy plastycy — Władysław Żemojtel i Jan Szarejko.

Jednocześnie oddano do użytku nowy magazyn smarów i paliw na lotnisku wrocławskim. Umożliwi on wprowadzenie większych samolotów na linię wiodącą z Wrocławia do Gdańska. Dotychczas bowiem mogły one latać wyłącznie pomiędzy Wrocławiem i Warszawą, gdyż na dalsze trasy nie starczało paliwa.

Należy tu podkreślić, że wrocławskie inwestycje LOT-u stały się możliwe dzięki dużej pomocy miejscowych władz oraz niespożytej energii kierownika Oddziału — Leszka Janickiego.



Obok — Dyrektor PLL LOT — inż. Jan Zwierzyński dokonuje symbolicznego przecięcia wstęgi w nowym lokalu wrocławskiego LOTu-.



POWRÓT Z WAKACJI

W ostatnich dniach sierpnia wśród pasażerów linii krajowych i zagranicznych LOT-u przeważała młodzież szkolna, powracająca z wakacji. Dopisała pogoda, a podróż szybkim i wygodnym samolotem LOT-u stała się dodatkową atrakcją.

Z połączeń zagranicznych LOT-u skorzystało także około tysiąca dzieci Polonii zagranicznej, m. in. z Francji, Belgii, Anglii i NRF. Odpoczywały one na wakacjach w Polsce, przybywając do naszego kraju specjalnymi samolotami PLL LOT.



Zadowolone, opalone i uśmiechnięte wracają dzieci z wakacyjnego odpoczynku. W czasie całej podróży były one otoczone troskliwą opieką przez służbę naziemną i załogi samolotów LOT-u.



W OKRESIE LETNIEGO SZCZYTU

Bardzo się przydał nowy pawilon przylotowy na lotnisku Okęcie, zbudowany z funduszów inwestycyjnych PLL LOT. Trudno sobie wyobrazić, co by się działo w dotychczasowych pomieszczeniach dworca zagranicznego, które obecnie przeznaczono wyłącznie na odprawę odlotową.

Pasażerowie linii zagranicznych z zadowoleniem przyjęli ten nowy obiekt, dzięki któremu szybciej i wygodniej odbywa się odprawa paszportowa i celna podróżnych przybywających do Warszawy liniami LOT-u i innych towarzystw lotniczych.

Na naszych zdjęciach prezentujemy salę przylotową dworca zagranicznego na Okęciu oraz pasażerów oczekujących na odlot do Gdańska i Rzeszowa.









KONGRES GŁUCHYCH

Na V Kongres Światowej Federacji Głuchych, który odbył się w sierpniu w Warszawie przybyli delegaci z 34 krajów. Na lotnisku Okęcie witali ich przedstawiciele Ministerstwa Zdrowia i Opieki Społecznej PRL. W salach recepcyjnych Kongresu eksponowane były m.in. plakaty PLL LOT, które cieszyły się dużym zainteresowaniem uczestników obrad.









LOTEM DO BENGAZI

PLL LOT wykonują wiele lotów specjalnych, tzw. charterów. Ostatnio samolotem LOTu udała się do śródziemnomorskiego portu Bengazi (Libia) grupa polskich specjalistów, którzy z ramienia „Cekopu" budują miasto Barca. Na zdjęciach: Polscy specjaliści przed odlotem polskim samolotem do Bengazi oraz przedstawiciel PLL LOT, W. Kłysz, w rozmowie z kierownikiem grupy p. inż. E. Kowalczykiem.

DO POLSKI NA RYBY

Polskie jeziora i rzeki „odkryte" zostały ostatnio przez zachodnioeuropejskich wędkarzy. Liczne biura podróży szeroko reklamują zwłaszcza Pojezierze Mazurskie, jako krainę żarłocznych szczupaków, płoci i sielaw.

Zagraniczni wędkarze przybywają do Polski z własnym sprzętem, mogą go także wypożyczyć na miejscu. Ostatnio witaliśmy na lotnisku Okęcie kilka grup Szwajcarów, którzy przybyli do naszego kraju po „taakie" ryby.

Po bogatym w łowieckie emocje wypoczynku nad jeziorami powrócili do Zurychu, korzystając z dogodnych połączeń PLL LOT.





NASI LAUREACI

Na łamach londyńskiej „Kroniki", pisma wydawanego w języku polskim, zamieszczony został interesujący konkurs dla czytelników. Między innymi należało odpowiedzieć na kilka pytań dotyczących tematyki PLL LOT.

Konkurs cieszył się dużym powodzeniem. W wyniku losowania pierwszą nagrodę, ufundowaną przez PLL LOT — przelot na trasie z Londynu do Warszawy i z powrotem — zdobył J. Akajewicz z Londynu. Drugą nagrodę — torbę podróżną LOTu — Z. Ziemski z Francji oraz trzecią nagrodę — neseser LOTu — A. Wojtarowicz z Reading w Anglii.

Z okazji rozstrzygnięcia konkursu, w londyńskim biurze LOTu odbyło się spotkanie ze zdobywcą pierwszej nagrody. Obecny był także naczelny redaktor „Kroniki" — B. Świderski, który zapowiedział ogłoszenie na łamach pisma nowego konkursu.

Na zdjęciu — londyński reprezentant PLL LOT — mgr Zbigniew Dąbkowski wręcza p. J. Akajewiczowi nagrodę — bilet lotniczy z Londynu do Warszawy i z powrotem. Pierwszy z lewej — naczelny redaktor „Kroniki" B. Świderski. Z prawej — pracownicy londyńskiej placówki LOTu.

NOTATNIK LOTU

Samolotami PLL LOT powrócili z Kairu do Warszawy marynarze ze statków PLO „Djakarta" i „Bolesław Bierut", uwięzionych na Jeziorze Gorzkim, na skutek zablokowania Kanału Sueskiego. Marynarzy witali przedstawiciele PLL LOT, PLO oraz liczni dziennikarze.

* * *

Biuro Sekretariatu Międzynarodowego Komitetu Oświęcimskiego przesłało do Dyrekcji PLL LOT kopie listów, jakie nadesłali z Holandii członkowie Zarządu MKO, którzy brali udział w tegorocznych uroczystościach, na terenie byłego obozu koncentracyjnego. „Pragniemy również zaznaczyć — czytamy w piśmie Biura Sekretariatu MKO — że wszyscy nasi goście wyrażali się w samych superlatywach o obsłudze LOTu, tak jeśli chodzi o placówki zagraniczne, jak i o pracowników, z którymi zetknęli się w czasie podróży samolotem".

* * *

Do Frankfurtu nad Menem odleciała samolotem PLL LOT polska ekipa na mecz lekkoatletyczny Europa — Ameryka, który odbył się w Montrealu. We Frankfurcie wyznaczono bowiem miejsce zbiórki zawodników z innych krajów, którzy zaliczeni zostali do składu reprezentacji Europy na ten mecz.

* * *

Rzeszowski Ośrodek Sportu, Turystyki i Wypoczynku „Bieszczady" wspólnie z Oddziałem PLL LOT zorganizował niedzielne loty propagandowe nad woj. rzeszowskim.

* * *

Na łamach sierpniowego numeru Wojskowego Przeglądu Lotniczego ukazał się interesujący artykuł pióra dra B. Kalestyńskiego i mgra J. Koniuszewskiego na temat udziału Wojska Polskiego w odbudowie komunikacji lotniczej w latach 1944—45.





Gościem Polskich Linii Lotniczych LOT był ostatnio naczelny redaktor popularnego tygodnika czechosłowackiego „Svet w obrazech" — VLADIMIR RYPAR z Pragi. Przybył on wraz z fotoreporterem w celu zebrania materiałów informacyjnych i ilustracyjnych do obszernych reportaży o współczesnym życiu Polski.

— Przede wszystkim pragnę jak najserdeczniej podziękować dyrekcji Polskich Linii Lotniczych LOT — mówi red. Vladimir Rypar — za zaproszenie do Polski oraz udzielenie wszechstronnej, tak cennej dla nas pomocy. Do tej podróży przygotowaliśmy się bardzo starannie. W Polsce byłem już wielokrotnie, znam ją dokładnie. Chciałbym więc ukazać na łamach tygodnika, który redaguję, jej życie codzienne, charakterystyczne sceny z miejskich środowisk, niepowtarzalny urok Polek.

W podróży po Polsce korzystamy wyłącznie z krajowych połączeń LOTu. Ich sieć jest bowiem tak skonstruowana, że w krótkim czasie możemy odwiedzić niemal wszystkie większe miasta. Podam dla przykładu projektowaną trasę. Z Warszawy polecimy do Szczecina. Po zebraniu materiałów do obszernego reportażu, udamy się samolotem do Poznania. Tu jednodniowe zwiedzanie miasta i odlot do Krakowa. Wiele sobie obiecujemy po tym interesującym mieście. Stąd jedyny przejazd koleją do Katowic, i przelot do Gdańska. Z Trójmiasta zamierzamy udać się samolotem do Rzeszowa. Bardzo chcielibyśmy wpaść do Łańcuta, obejrzeć słynne muzeum powozów. Potem powrót do Warszawy, ale tylko po to, by przesiąść się do samolotu, lecącego do Koszalina. Potem już kilka godzin na pożegnanie z Warszawą i odlot do Pragi.

Jak pan widzi — trasa jest bardzo długa. Będziemy podróżować wzdłuż i wszerz kraju. Mamy nadzieję, że dopisze pogoda, co dla kolegi Soućka, fotoreportera, ma bardzo duże znaczenie.

Pracę rozpoczęliśmy już na pokładzie polskiego Iła-18 w locie z Pragi do Warszawy. Przeprowadziłem wywiad z kapitanem i stewardessą — obaj byliśmy oczarowani doskonałą obsługą na pokładzie i przyjemnym lotem. Myślę, że uda nam się zrobić także obszerny fotoreportaż o pracy waszego przedsiębiorstwa, które szczyci się tak wieloletnią tradycją w służbie komunikacji lotniczej.

Raz jeszcze dziękujemy za udzieloną nam pomoc i mamy nadzieję, że ta podróż przyniesie nam bogaty plon reportażowy.



Nasi czechosłowaccy goście przed odlotem do Szczecina. Pierwszy z prawej — redaktor Vladimir Rypar.



Nasza stewardessa prezentuje nowoczesną cysternę samochodową, należącą do PLL LOT. Przy okazji przypominamy: przy wejściu na płytę lotniska, a także w czasie startu i lądowania należy zgasić papierosy.

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński (22), LOT-Archiwum (4)



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewnętrzny 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 36 (843) z dnia 3 września 1967 r. „Skrzydlatej Polski".